

13.08.98

VP - In - U

**Allgemeine
Verwaltungsvorschrift**
des Bundesministeriums
für Verkehr

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO)**

A. Zielsetzung

Beseitigung von Unstimmigkeiten redaktioneller Art

Verbesserung der Zitierfähigkeit

Beachtung der Richtlinie 83/189/EWG über das Informationsverfahren
technischer Vorschriften bei der Größe der Verkehrszeichen

B. Lösung

Überarbeitung des Textes

Einführung von Randnummern

Hinweis darauf, daß die Größe der Verkehrszeichen Gegenstand des
Informationsverfahrens nach Richtlinie 83/189/EWG gewesen ist.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand:

Auswirkungen auf die Haushalte des Bundes, der Länder und der
Gemeinden sind nicht zu erwarten. Die Wirtschaft wird von der Neu-

verkündung nicht berührt. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

2. Vollzugsaufwand

Vernachlässigbarer Aufwand durch Beschaffen neuer Texte.

13.08.98

VP - In - U

**Allgemeine
Verwaltungsvorschrift
des Bundesministeriums
für Verkehr**

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 203/98

Bonn, den 12. August 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-
Ordnung (VwV-StVO)

mit Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 84 Abs. 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

In Vertretung



Anton Pfeifer

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift
zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
vom**

Artikel 1

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die Eingangsworte in Absatz 1 Nr. 3 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee Dreifachbuchstabe aaa des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes, Nummer 16 eingefügt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), und des § 27 des Straßenverkehrsgesetzes, der zuletzt durch Artikel 2 Nr. 3 des Gesetzes vom 7. Juli 1986 (BGBl. I S. 977) geändert worden ist, wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur
Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)**

Abschnitt A

Zu § 1 Grundregeln

- 1 I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr.
- 2 II. Öffentlicher Verkehr findet auch auf nicht gewidmeten Straßen statt, wenn diese mit Zustimmung oder unter Duldung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein benutzt werden. Dagegen ist der Verkehr auf öffentlichen Straßen nicht öffentlich, solange diese, zum Beispiel wegen Bauarbeiten, durch Absperrschranken oder ähnlich wirksame Mittel für alle Verkehrsarten gesperrt sind.
- 3 III. Landesrecht über den Straßenverkehr ist unzulässig (vgl. Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes). Für örtliche Verkehrsregeln bleibt nur im Rahmen der StVO Raum.

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

Zu Absatz 1

Bei der Regelung über die Größe der Verkehrszeichen (Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Rn. 8 bis 14) ist die Verpflichtung aus der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (Abl. EG Nr. L 109 S. 8), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (EG Nr. L 100 S. 30) beachtet worden.

- 1 I. Zwei Fahrbahnen sind nur dann vorhanden, wenn die Fahrstreifen für beide Fahrtrichtungen durch Mittelstreifen, Trenninselfn, abgegrenzte Gleiskörper, Schutzplanken oder andere bauliche Einrichtungen getrennt sind.
- 2 Ist bei besonders breiten Mittelstreifen, Gleiskörpern und dergleichen der räumliche Zusammenhang zweier paralleler Fahrbahnen nicht mehr erkennbar, so ist der Verkehr durch Verkehrszeichen auf die richtige Fahrbahn zu leiten.
- 3 II. Für Straßen mit drei Fahrbahnen gilt folgendes:
 1. Die mittlere Fahrbahn ist in der Regel dem schnelleren Kraftfahrzeugverkehr aus beiden Richtungen vorzubehalten. Es ist zu erwägen, auf beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen.
 - 4 2. In der Regel sollte die Straße mit drei Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt erhalten. Schwierigkeiten können sich dabei aber ergeben, wenn die kreuzende Straße eine gewisse Verkehrsbedeutung hat oder wenn der Abbiegeverkehr aus der mittleren der drei Fahrbahnen nicht ganz unbedeutend ist. In solchen Fällen kann es sich empfehlen, den äußeren Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt zu nehmen. Das ist aber nur dann zu verantworten, wenn die Wartepflicht für die Benutzer dieser Fahrbahnen besonders deutlich zum Ausdruck gebracht werden kann. Auch sollen, womöglich, die äußeren Fahrbahnen in diesen Fällen jeweils nur für eine Richtung zugelassen werden.
 - 5 3. In vielen Fällen wird sich allein durch Verkehrszeichen eine befriedigende Verkehrsregelung nicht erreichen lassen. Die Regelung durch Lichtzeichen ist in solchen Fällen aber schwierig, weil eine ausreichende Leistungsfähigkeit kaum zu erzielen ist. Anzustreben ist daher eine bauliche Gestaltung, die eine besondere Verkehrsregelung für die äußeren Fahrbahnen entbehrlich macht.
- 6 III. Auf Straßen mit vier Fahrbahnen sind in der Regel die beiden mittleren dem schnelleren Fahrzeugverkehr vorzubehalten. Außerhalb geschlossener Ortschaften werden sie in der Regel als Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) zu kennzeichnen sein. Ob das innerhalb geschlossener Ortschaften zu verantworten ist, bedarf gründlicher Erwägungen vor allem dann, wenn in kleineren Abständen Kreuzungen und Einmündungen vorhanden sind. Wo das Zeichen „Kraftfahrstraße“ nicht verwendet werden kann, wird in der Regel ein Verkehrsverbot für Radfahrer und andere langsame Fahrzeuge (Zeichen 250 mit entsprechenden Sinnbildern) zu erlassen sein. Durch Zeichen 283 das Halten zu verbieten, empfiehlt sich in jedem Fall, wenn es nicht schon durch § 18 Abs. 8 verboten ist. Die beiden äußeren Fahrbahnen bedürfen, wenn die mittleren als Kraftfahrstraßen gekennzeichnet sind, keiner Beschilderung, die die Benutzung der Fahrbahn regelt; andernfalls sind sie durch Zeichen 251 für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Zusatzschild z. B.

„Anlieger oder Parken frei“ zu kennzeichnen; zusätzlich kann es auch ratsam sein, zur Verdeutlichung das Zeichen 314 "Parkplatz" anzubringen. Im übrigen ist auch bei Straßen mit vier Fahrbahnen stets zu erwägen, auf den beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen.

7 Zu Absatz 3

Wo es im Interesse des Schienenbahnverkehrs geboten ist, den übrigen Fahrverkehr vom Schienenraum fernzuhalten, kann das durch einfache bauliche Maßnahmen, wie Anbringung von Bordsteinen, oder durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Sperrflächen (Zeichen 298) oder durch geeignete Verkehrseinrichtungen, wie Geländer oder Absperrgeräte (§ 43 Abs. 1 und 3) erreicht werden.

Zu Absatz 4 Satz 1

- 8 Auf das Gebot des Hintereinanderfahrens sind die Radfahrer bei allen sich bietenden Gelegenheiten hinzuweisen. Wenn bei Massenverkehr von Radfahrern, vor allem bei Betriebsschluß oder Schichtwechsel größerer Betriebe, ein Hintereinanderfahren nicht möglich ist, ist darauf hinzuwirken, daß sich die Radfahrer möglichst gut in die Ordnung des Verkehrs einfügen.

Zu Absatz 4 Satz 2

9 I. Allgemeines

1. Der Radverkehr muß in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr die Fahrbahn benutzen. Die Anlage von Radwegen kommt im allgemeinen dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbedeutung der Straße oder der Verkehrsablauf erfordern. Die Kennzeichnung mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 begründet für den Radverkehr die Radwegebenutzungspflicht. Sie trennt dann den Fahrzeugverkehr und dient damit dessen Entmischung sowie dem Schutz des Radverkehrs vor den Gefahren des Kraftfahrzeugverkehrs.
- 10 2. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es am besten, wenn zur Umsetzung einer im Einzelfall erforderlichen und verhältnismäßigen Radwegebenutzungspflicht ein Radweg baulich angelegt wird. Die Anlage von Radwegen ist deshalb wünschenswert und soll auch weiterhin angestrebt werden.
- 11 3. Ist ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und dessen Anlage auch nicht absehbar, kommt die Abtrennung eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn in Betracht. Ein Radfahrstreifen ist ein für den Radverkehr bestimmter, von der Fahrbahn nicht baulich, sondern mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennter und mit dem Zeichen 237 „Radweg“ gekennzeichnete Teil der Straße, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung des Zeichens 237 verdeutlicht werden kann. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen; vgl. zu § 41 Abs. 3 Nr. 9. Erwogen werden kann auch eine Kombination

zwischen einem baulich angelegten Radweg (z. B. im Streckenverlauf) und einem Radfahrstreifen (z. B. vor Kreuzungen und Einmündungen). Zum Radfahrstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 237; *Rn. 2 ff.*

- 12 4. Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen und ist ein Mischverkehr nicht vertretbar, kann die Anlage eines getrennten Fuß- und Radweges erwogen werden; vgl. zu Zeichen 241.
- 13 5. Ist ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen und ist ein Mischverkehr vertretbar, kann auf der Fahrbahn die Anlage eines Schutzstreifens oder auf dem Gehweg die Öffnung für den Radverkehr (z. B. Zeichen 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ oder Zeichen 239 „Fußgänger“ mit dem Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“) erwogen werden. Der Anlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn soll dabei in der Regel der Vorzug gegeben werden. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340 (*Rn. 2 ff.*), zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239 und zu Zeichen 240.

14 II. Radwegebenutzungspflicht

Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.

15 Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, daß

- 1. eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Das ist der Fall, wenn
 - a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 „Fahrbahnbegrenzung“ abgetrennt werden kann oder
 - b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann,

16 2. die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn

- 17 a) er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist. Dies bestimmt sich im allgemeinen unter Berücksichtigung insbesondere der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung, der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsstruktur, des Verkehrsablaufs, der Flächenverfügbarkeit und der Art und Intensität der Umfeldnutzung. Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen:

- 18 aa) Zeichen 237
- baulich angelegter Radweg
- möglichst 2 m
mindestens 1,50 m
- 19 - Radfahrstreifen
(einschließlich Breite des Zeichens 295)
- möglichst 1,85 m
mindestens 1,50 m
- 20 bb) Zeichen 240
- gemeinsamer Fuß- und Radweg
- innerorts
außerorts
- mindestens 2,50 m
mindestens 2 m
- 21 cc) Zeichen 241
- getrennter Fuß- und Radweg
für den Radweg
- mindestens 1,50 m

Zur lichten Breite bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung vgl. Nummer II 3 zu § 2 Abs. 4 Satz 3; *Rn. 37 ff.*

- 22 Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.
- 23 Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder (vgl. Definition des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, BGBl. 1977 II S. 809) wie mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger werden davon nicht erfaßt. Die Führer anderer Fahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen;
- 24 b) die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten wird und
- 25 c) die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sind.

- 26 Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen. Zur Radwegeführung vgl. zu § 9 Abs. 2 und 3; *Rn. 3 ff.*
- 27 3. und bei Radfahrstreifen die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur auf der Fahrbahn sowie im Umfeld die örtlichen Nutzungsansprüche auch für den ruhenden Verkehr nicht entgegenstehen. Vgl. Nummer II zu Zeichen 237; *Rn. 2 ff.*
- 28 III. Über die Kennzeichnung von Radwegen mit den Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. In die Entscheidung ist, soweit örtlich vorhanden, die flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinden und Träger der Straßenbaulast einzubeziehen. Auch kann sich empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen.
- 29 IV. Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu überwachen. Erforderlichenfalls sind von der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Vgl. Nummer IV 1 zu § 45 Abs. 3; *Rn. 56.*
- 30 Zu Absatz 4 Satz 3
- I. Andere Radwege
1. Andere Radwege sind baulich angelegt und nach außen erkennbar für die Benutzung durch den Radverkehr bestimmt. Sie sind jedoch nicht mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet. Solche Radwege kann der Radverkehr in Fahrtrichtung rechts benutzen. Es kann aber nicht beanstandet werden, wenn sie der Radverkehr nicht benutzt.
- 31 2. Der Radverkehr kann deshalb auch bei anderen Radwegen, insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten nicht sich selbst überlassen bleiben.
- 32 3. Es ist anzustreben, daß andere Radwege baulich so hergestellt werden, daß sie die (baulichen) Voraussetzungen für eine Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht erfüllen.
- 33 4. Ist die Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht unerläßlich, erfüllt der andere Radweg aber noch nicht die (baulichen) Voraussetzungen, kann die Kennzeichnung ausnahmsweise und befristet vorgenommen werden, wenn die

Belange der Verkehrssicherheit gewahrt bleiben. Bei der Straßenbaubehörde sind gleichzeitig Nachbesserungen anzuregen.

- 34 5. Scheidet auf absehbare Zeit eine solche Herstellung des anderen Radweges aus und ist auch die an sich unerläßliche Kennzeichnung der Radwegebenutzungspflicht nicht möglich, soll dessen Auflassung bei der Straßenbehörde angeregt werden. Gleichzeitig sollen andere Maßnahmen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) geprüft werden.

II. Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung

- 35 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt. Links angelegte Radwege können allerdings, wenn eine sorgfältige Prüfung nichts Entgegenstehendes ergeben hat, durch die Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall mit Zeichen zur Benutzung durch die Radfahrer auch in Gegenrichtung freigegeben werden. Davon soll außerorts bei nur einseitig angelegten Radwegen in der Regel und innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden.
- 36 2. Die Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung kann die Zahl der Fahrbahnüberquerungen für den Radverkehr senken. Andererseits entstehen neue Konflikte mit dem entgegenkommenden Radverkehr und an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten. Die Prüfung auch anderer Maßnahmen ist deshalb unabdingbar. Zu denken ist hier auch daran, den Bedarf zum Linksfahren, z. B. durch ein verbessertes Angebot von Überquerungsmöglichkeiten usw., zu verringern.
- 37 3. Voraussetzung für die Freigabe ist, daß
- a) der Radweg baulich angelegt ist,
 - b) für den Radweg in Fahrtrichtung rechts eine Radwegebenutzungspflicht besteht,
 - c) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume (vgl. Nummer II 2 Buchstabe a zu § 2 Abs. 4 Satz 2; *Rn. 17 ff.*) durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2 m, beträgt und
 - d) die Führung an den Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten eindeutig und besonders gesichert ist.

Unabdingbar für die besondere Sicherung ist die ausreichende Sichtbeziehung zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem in beiden Fahrtrichtungen fahrenden Radverkehr. Vor allem ist auch auf die Sicht der nach links über den Radweg abbiegenden Kraftfahrer zu achten. Diese erwarten und erkennen die damit verbundenen Gefahren häufig nicht ausreichend.

- 38 4. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist in der Regel
- a) der abbiegende Kraftfahrzeugverkehr auf der Vorfahrtstraße mit dem seitwärts aufgestellten Zeichen 138 „Radfahrer“ und dem Zusatzschild 1000-30 und
 - b) der Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße mit dem Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ und dem angebrachten Zusatzschild „Sinnbild eines Radfahrers und von zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen“
- auf die besonderen Gefahren eines neben der durchgehenden Fahrbahn verlaufenden und zu kreuzenden Radwegs aufmerksam zu machen. Zum Standort des Zeichens 205 vgl. Nummer I zu den Zeichen 205 und 206; *Rn.* 1. Im Zweifel und bei abgesetzten Radwegen vgl. Nummer I zu § 9 Abs. 3; *Rn.* 16.
- 39 5. Ein Seitenstreifen ist der unmittelbar neben der Fahrbahn liegende Teil der Straße. Er kann befestigt oder unbefestigt sein.
- 40 III. Radfahrer haben das Recht, einen Seitenstreifen zu benutzen. Eine Benutzungspflicht besteht dagegen nicht. Sollen Seitenstreifen nach ihrer Zweckbestimmung auch der Benutzung durch Radfahrer dienen, ist auf eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand zu achten.

Zu § 3 Geschwindigkeit

- 1 Sattelmotorfahrzeuge zur Lastenbeförderung sind Lastkraftwagen im Sinne der StVO.

Zu § 5 Überholen und § 6 Vorbeifahren

- 1 An Teilnehmern des Fahrbahnverkehrs, die sich in der gleichen Richtung weiterbewegen wollen, aber warten müssen, wird nicht vorbeigefahren; sie werden überholt. Wer durch die Verkehrslage oder durch eine Anordnung aufgehalten ist, der wartet.

Zu § 5 Abs. 6 Satz 2

- 1 Wo es an geeigneten Stellen fehlt und der Verkehrsfluß wegen Lastkraftwagenverkehrs immer wieder leidet, ist der Bau von Haltebuchten anzuregen.

Zu § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge

Zu den Absätzen 1 bis 3

- 1 I. Ist auf einer Straße auch nur zu gewissen Tageszeiten mit so dichtem Verkehr zu rechnen, daß Kraftfahrzeuge vom Rechtsfahrgebot abweichen dürfen oder mit Nebeneinanderfahren zu rechnen ist, empfiehlt es sich, die für den gleichgerichteten Verkehr bestimmten Fahrstreifen einzeln durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren. Die Fahrstreifen müssen so breit sein, daß sicher nebeneinander gefahren werden kann.
- 2 II. Wo auf einer Straße mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung wegen ihrer baulichen Beschaffenheit nicht mehr wie bisher nebeneinander gefahren werden kann, ist durch geeignete Markierungen, Leiteinrichtungen, Hinweistafeln oder dergleichen zu zeigen, welcher Fahrstreifen endet. Auf Straßen mit schnellem Verkehr ist zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich ist.

Zu Absatz 3

- 3 Werden innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung Leitlinien markiert, so ist anzustreben, daß die Anzahl der dem geradeausfahrenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrstreifen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen nicht dadurch verringert wird, daß ein Fahrstreifen durch einen Pfeil auf der Fahrbahn (Zeichen 297) nur einem abbiegenden Verkehrsstrom zugewiesen wird. Wenn das Abbiegen zugelassen werden muß, besondere Fahrstreifen für Abbieger aber nicht zur Verfügung stehen, so kommt unter Umständen die Anbringung kombinierter Pfeile, z. B. Geradeaus/Links, in Frage.

Zu § 8 Vorfahrt

Zu Absatz 1

Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

- 1 I. 1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden erkennbar sein. Wünschenswert ist es, daß sie schon durch ihre bauliche Beschaffenheit auffallen. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden. Ist eine ausreichende Erkennbarkeit nicht gewährleistet, sollten die zu der Kreuzung oder Einmündung gehörenden Verkehrszeichen (positive und negative Vorfahrtzeichen oder Gefahrzeichen 102 „Kreuzung“) in der Regel auf beiden Seiten der Straße und ausnahmsweise auch über der Fahrbahn angebracht werden. Auch ergänzende Maßnahmen, wie Veränderung des Unterbrechungsverhältnisses der Leitlinien in der untergeordneten Straße, verzerrte Wiedergabe der aufgestellten Schilder auf der Fahrbahn (vgl. § 42 Abs. 6 Nr. 3) in ausreichender Entfernung oder eine besondere Beleuchtung können sich empfehlen.
- 2 2. Bei schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob für den Wartepflichtigen die Tatsache, daß er an dieser Stelle andere durchfahren lassen muß, deutlich erkennbar ist und ob die Sicht aus dem schräg an der Straße

mit Vorfahrt wartenden Fahrzeug ausreicht. Ist das nicht der Fall, so ist mit den Maßnahmen zu Nummer I1 und II zu helfen; des öfteren wird es sich empfehlen, bei der Straßenbaubehörde eine Änderung des Kreuzungswinkels anzuregen.

- 3 II. Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, daß es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt sollte, wenn möglich, die Entscheidung darüber getroffen werden, ob an Kreuzungen der Grundsatz „Rechts vor Links“ gelten soll oder eine Regelung durch Verkehrszeichen vorzuziehen ist und welche Straße dann die Vorfahrt erhalten soll. Bei jeder Regelung durch Verkehrszeichen ist zu prüfen, ob die Erfäßbarkeit der Regelung durch Längsmarkierungen (Mittellinien und Randlinien, die durch retroreflektierende Markierungsköpfe verdeutlicht werden können) im Verlauf der Straße mit Vorfahrt verbessert werden kann.
- 4 1. Im Verlauf einer durchgehenden Straße sollte die Regelung stetig sein. Ist eine solche Straße an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage versehen oder positiv beschildert, so sollte an der nächsten nicht „Rechts vor Links“ gelten, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.
- 5 2. Einmündungen von rechts sollte die Vorfahrt grundsätzlich genommen werden. Nur wenn beide Straßen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen (z. B. Wohnstraßen) und auf beiden nur geringer Verkehr herrscht, bedarf es nach der Erfahrung einer Vorfahrtbeschilderung nicht.
- 6 3. An Kreuzungen sollte der Grundsatz „Rechts vor Links“ nur gelten, wenn
 - a) die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben,
 - b) keine der Straßen, etwa durch Straßenbahngleise, Baumreihen, durchgehende Straßenbeleuchtung, ihrem ortsfremden Benutzer den Eindruck geben kann, er befinde sich auf der wichtigeren Straße,
 - c) die Sichtweite nach rechts aus allen Kreuzungszufahrten etwa gleich groß ist und
 - d) in keiner der Straßen in Fahrstreifen nebeneinander gefahren wird.
- 7 4. Müßte wegen des Grundsatzes der Stetigkeit (Nummer 1) die Regelung „Rechts vor Links“ für einen ganzen Straßenzug aufgegeben werden, weil für eine einzige Kreuzung eine solche Regelung nach Nummer 3 nicht in Frage kommt, so ist zu prüfen, ob nicht die hindernde Eigenart dieser Kreuzung, z. B. durch Angleichung der Sichtweiten beseitigt werden kann.

- 8 5. Der Grundsatz "Rechts vor Links" sollte außerhalb geschlossener Ortschaften nur für Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf von Straßen mit ganz geringer Verkehrsbedeutung gelten.
- 9 6. Scheidet die Regelung „Rechts vor Links“ aus, so ist die Frage, welcher Straße die Vorfahrt zu geben ist, unter Berücksichtigung des Straßencharakters, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und des optischen Eindrucks der Straßenbenutzer zu entscheiden. Keinesfalls darf die amtliche Klassifizierung der Straßen entscheidend sein.
- 10 a) Ist eine der beiden Straßen eine Vorfahrtstraße oder sind auf einer der beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte in der Regel diese Straße die Vorfahrt erhalten. Davon sollte nur abgewichen werden, wenn die Verkehrsbelastung der anderen Straße wesentlich stärker ist oder wenn diese wegen ihrer baulichen Beschaffenheit dem, der sie befährt, den Eindruck vermitteln kann, er befände sich auf der wichtigeren Straße (z. B. Straßen mit Mittelstreifen oder mit breiter Fahrbahn oder mit Straßenbahngleisen).
- 11 b) Sind beide Straßen Vorfahrtstraßen oder sind auf beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte der optische Eindruck, den die Fahrer von der von ihnen befahrenen Straße haben, für die Wahl der Vorfahrt wichtiger sein als die Verkehrsbelastung.
- 12 c) Wird entgegen diesen Grundsätzen entschieden oder sind aus anderen Gründen Mißverständnisse über die Vorfahrt zu befürchten, so muß die Wartepflicht entweder besonders deutlich gemacht werden (z. B. durch Markierung, mehrfach wiederholte Beschilderung), oder es sind Lichtzeichenanlagen anzubringen. Erforderlichenfalls sind bei der Straßenbaubehörde bauliche Maßnahmen anzuregen.
- 13 7. Bei Kreuzungen mit mehr als vier Zufahrten ist zu prüfen, ob nicht einzelne Kreuzungszufahrten verlegt oder gesperrt werden können. In anderen Fällen kann die Einrichtung von der Kreuzung wegführender Einbahnstraßen in Betracht kommen.
- 14 8. Bei der Vorfahrtregelung sind die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen; wenn es mit den unter Nummer 6 dargelegten Grundsätzen vereinbar ist, sollten diejenigen Kreuzungszufahrten Vorfahrt erhalten, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren. Kann einer Straße, auf der eine Schienenbahn verkehrt, die Vorfahrt durch Verkehrszeichen nicht gegeben werden, so ist eine Regelung durch Lichtzeichen erforderlich; keinesfalls darf auf einer solchen Kreuzung die Regel „Rechts vor Links“ gelten.
- 15 III. 1. Als Vorfahrtstraßen sollen nur Straßen gekennzeichnet sein, die über eine längere Strecke die Vorfahrt haben und an zahlreichen Kreuzungen bevorrechtigt sind. Dann sollte die Straße solange Vorfahrtstraße bleiben, wie sich das Erscheinungsbild der Straße und ihre Verkehrsbedeutung nicht ändern. Bei der

Auswahl von Vorfahrtstraßen ist der Blick auf das gesamte Straßennetz besonders wichtig.

- 16 a) Bundesstraßen, auch in ihren Ortsdurchfahrten, sind in aller Regel als Vorfahrtstraßen zu kennzeichnen.
- 17 b) Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt das auch für sonstige Straßen mit durchgehendem Verkehr.
- 18 c) Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten alle Straßen mit erheblicherem Verkehr Vorfahrtstraßen werden.
- 19 2. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind um so dringlicher, je schneller die Straße befahren wird.
- 20 3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. Nummer VII zu den Zeichen 205 und 206 (*Rn. 11 ff.*), von Vorfahrtstraßen vgl. zu den Zeichen 306 und 307, von Bundes- und Europastraßen vgl. zu den Zeichen 401 und 410.
- 21 IV. Über die Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Lichtzeichen vgl. zu § 36 Abs. 2 und 4; *Rn. 3 ff.* sowie Nummer IV zu den Nummern 1 und 2 zu § 37 Abs. 2; *Rn. 12.*

Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

Zu Absatz 1

- 1 I. Wo erforderlich und möglich, sind für Linksabbieger besondere Fahrstreifen zu markieren. Auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit auch nur tageszeitlich starkem Verkehr und auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften sollte dann der Beginn der Linksabbiegestreifen so markiert werden, daß Fahrer, die nicht abbiegen wollen, an dem Linksabbiegestreifen vorbeigeleitet werden. Dazu eignen sich vor allem Sperrflächen; auf langsamer befahrenen Straßen genügen Leitlinien.
- 2 II. Es kann sich empfehlen, an Kreuzungen Abbiegestreifen für Linksabbieger so zu markieren, daß aus entgegengesetzten Richtungen nach links abbiegende Fahrzeuge voreinander vorbeigeführt werden (tangenciales Abbiegen). Es ist dann aber immer zu prüfen, ob durch den auf dem Fahrstreifen für den nach links abbiegenden Gegenverkehr Wartenden nicht die Sicht auf den übrigen Verkehr verdeckt wird.

Zu Absatz 2

- 3 I. Die Radverkehrsführung ist eine Markierung, welche z. B. die Linienführung eines Radweges über Kreuzungen und Einmündungen hinwegführt. Die Radverkehrsführung kann, muß aber nicht, mit dem Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sein. Der auf einem Radweg herankommende Radverkehr hat deshalb der markier-

ten Radverkehrsführung auch dann zu folgen, wenn für den Radweg keine Radwegbenutzungspflicht besteht.

4 II. An Kreuzungen und Einmündungen

1. Zur Radwegeführung dienen vor allem Radfahrerfurten, Radfahrerschleusen, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Abbiegestreifen. Die Radfahrerfurten geben gleichzeitig das indirekte Abbiegen, die Radfahrerschleusen, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Abbiegestreifen gleichzeitig das direkte Abbiegen vor.
- 5 2. Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; *Rn. 15 ff.*) und an Lichtzeichenanlagen zu markieren. Die Markierung besteht aus zwei unterbrochenen Quermarkierungen in Breitstrich (0,25 m), die in der Regel 2 m Abstand haben. Davon abweichend beträgt der Abstand bei der Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung in der Regel 3 m und bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen mindestens dessen Breite.
- 6 3. Radfahrerschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen können zusätzlich an Lichtzeichenanlagen dann markiert werden, wenn dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen dem indirekten und direkten Abbiegen eröffnet werden soll. Dies setzt eine sorgfältige Überprüfung voraus, welche die besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen hat. Bei Radfahrerschleusen wird das Einordnen zum Abbiegen durch vorgeschaltete Lichtzeichen ermöglicht. Voraussetzung ist, daß der Radweg mit Radwegebenutzungspflicht neben der Fahrbahn verläuft und die vorgeschalteten Lichtzeichen für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn und den Radverkehr auf dem Radweg mindestens 30 m vor dem Hauptlichtzeichen entfernt sind. Das Haltgebot für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn wird an dem vorgeschalteten Lichtzeichen und das Haltgebot für den gesamten Verkehr wird an dem Hauptlichtzeichen zusätzlich mit Zeichen 294 „Haltlinie“ gekennzeichnet.
- 7 Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird das Einordnen zum Abbiegen im Gegensatz zur Radfahrerschleuse nur mit dem Hauptlichtzeichen und durch zwei Zeichen 294 „Haltlinie“ ermöglicht, wobei das Haltgebot für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn durch ein vorgeschaltetes Zeichen 294 mit räumlichem und verkehrlichem Bezug zur Lichtzeichenanlage angeordnet wird.

Radfahrerschleusen ist in der Regel der Vorzug vor aufgeweiteten Radaufstellstreifen zu geben.
- 8 4. Abbiegestreifen können in besonders gelagerten Einzelfällen an Lichtzeichenanlagen, aber auch an gekennzeichneten Vorfahrtstraßen, markiert werden, wenn eine Radwegeführung mit der Möglichkeit des direkten Abbiegens unabdingbar ist und die Anlage insbesondere von Radfahrerschleusen ausscheidet.
- 9 Bei Abbiegestreifen werden auf der Fahrbahn neben den Abbiegefahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr mit Zeichen 295 „Fahrstreifenbegrenzung“ eigene Abbiegefahrstreifen für den Radverkehr markiert.

- 10 Der Radverkehr muß dazu den Radweg unter Beachtung der allgemeinen Verhaltensregeln des § 10 Satz 1 verlassen und auf die Fahrbahn einfahren. Bei Radwegen mit Radwegebenutzungspflicht ist die Möglichkeit zum Verlassen des Radweges mit Zeichen 297 „Pfeil links und Pfeil gerade“ zu kennzeichnen und zusätzlich mit einem Zusatzschild deutlich zu machen. Bei Radfahrstreifen kann Zeichen 296 „einseitige Fahrstreifenbegrenzung“ genügen.
- 11 5. Das direkte Abbiegen darf mit einer Radwegeführung nur dann vorgegeben werden, wenn
- 12 a) an Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage die Verkehrsbelastung an der (an allen) Knotenpunktzufahrt(en) bei höchstens 1 200 Kfz/Std. liegt und nicht mehr als zwei Fahrstreifen zu überqueren sind;
- 13 b) an Kreuzungen und Einmündungen mit durch Verkehrszeichen bevorrechtigten Knotenpunktzufahrten die Verkehrsbelastung bei bis zu 800 Kfz/Std. liegt und nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung zu überqueren ist;
- 14 c) in wartepflichtigen und nicht mit Lichtzeichen signalisierten Knotenpunktzufahrten dann, wenn hierfür ein besonderes und unabweisbares Bedürfnis besteht.
- 14 6. Die Verkehrsfläche innerhalb der Markierung kann rot eingefärbt sein. Davon soll nur in besonderen Konfliktbereichen im Zuge gekennzeichneten Vorfahrtsstraßen Gebrauch gemacht werden. An Lichtzeichenanlagen und Kreuzungen mit „Rechts vor Links-Regelung“ ist von einer Rot-Einfärbung abzusehen.
- 15 III. Eine bauliche Unterstützung der Radwegeführung (z. B. Radfahrerfurt auf Aufpflasterung) ist nicht ausgeschlossen. Die Zuordnung der Aufpflasterung zur Fahrbahn sollte dann auch baulich (z. B. durch entsprechende Materialien) zum Ausdruck kommen. Bauliche Maßnahmen können bei der Straßenbaubehörde angeregt werden.

Zu Absatz 3

- 16 I. darüber, ob Radfahrer noch neben der Fahrbahn fahren, wenn ein Radweg erheblich von der Straße abgesetzt ist, entscheidet der optische Gesamteindruck. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, so ist den Radfahrern durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht aufzuerlegen.
- 17 II. Über Straßenbahnen neben der Fahrbahn vgl. Nummer VII zu Zeichen 201; *Rn. 17 bis 19.*

Zu § 12 Halten und Parken

Zu Absatz 1

- 1 Halten ist eine gewollte Fahrtunterbrechung, die nicht durch die Verkehrslage oder eine Anordnung veranlaßt ist.

Zu Absatz 3 Nr. 1 und Nr. 8 Buchstabe d

- 2 Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die 5-Meter-Zone ausreichende Sicht in die andere Straße nicht schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die Parkverbotsstrecke z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Da und dort wird auch die bloße Markierung der 5-Meter-Zone zur Unterstreichung des Verbots ratsam sein.

Zu Absatz 3a

- 3 I. Die Straßenverkehrsbehörden sollten bei den Gemeinden die Anlage von Parkplätzen anregen, wenn es für ortsansässige Unternehmer unmöglich ist, eigene Betriebshöfe zu schaffen.
Bei Anlage derartiger Parkplätze ist darauf zu achten, daß von ihnen keine Störung der Nachtruhe der Wohnbevölkerung ausgeht.
- 4 II. Wirkt sich das regelmäßige Parken schwerer Kraftfahrzeuge oder Anhänger in anderen als den aufgeführten Gebieten, z. B. in Mischgebieten, störend aus, kommen örtliche, zeitlich beschränkte Parkverbote in Betracht (§ 45 Abs. 1).

Zu Absatz 4

- 5 Wo es nach dem äußeren Anschein zweifelhaft ist, ob der Seitenstreifen für ein auf der Fahrbahn parkendes Fahrzeug fest genug ist, darf wegen Nichtbenutzung des Seitenstreifens nicht eingeschritten werden. Über die Kennzeichnung unzureichend befestigter Seitenstreifen vgl. zu Zeichen 388.

Zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

Zu Absatz 1

- 1 I. Wo Parkuhren aufgestellt sind, darf das Zeichen 286 nicht angebracht werden.
- 2 II. Parkuhren sind vor allem dort aufzustellen, wo der Parkraum besonders kostbar ist und daher erreicht werden muß, daß möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze, nach oben genau begrenzte Zeit, parken können. Die Parkzeiten sind dort nach den örtlichen Bedürfnissen festzulegen. Vor Postämtern kann z. B. eine Höchstparkdauer von 15 Minuten genügen, vor anderen öffentlichen Gebäuden und Kaufhäusern je nach Art der dort geleisteten Dienste oder der Art der Warenangebote eine solche von 30 Minuten bis zu einer Stunde. Wo das Parken für längere Zeit erlaubt werden kann oder nur das Dauerparken unterbunden werden muß, können Parkuhren mit einer Höchstparkdauer von mehr als einer Stunde aufgestellt werden.
- 3 III. Vor dem Aufstellen von Parkuhren sind die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und auf benachbarte Straßen zu prüfen.

- 4 IV. Parkuhren sind wirksam zu überwachen. Es empfiehlt sich, dafür Hilfskräfte einzusetzen.
- 5 V. Unerlaubt haltende Fahrzeuge können nach Maßgabe der polizeilichen Vorschriften kostenpflichtig abgeschleppt werden.
- 6 VI. Über Parkuhren in Haltverbotszonen vgl. Nummer II zu den Zeichen 290 und 292; Rn. 2.
- 7 VII. Parkscheinautomaten kommen insbesondere in Betracht, wo Parkuhren nicht aufgestellt werden können, weil die Parkflächen mehrfach genutzt werden (z. B. als Markt- und als Parkplatz).
- 8 Der Parkschein soll mindestens folgende gut lesbare Angaben enthalten:
 - 1. Name des Parkplatzes,
 - 9 2. Datum und
 - 10 3. Ende der Parkzeit.

Zu Absatz 2

- 11 I. Das Parken mit Parkscheibe darf nur in Haltverbotszonen (Zeichen 290) oder dort vorgeschrieben werden, wo das Zeichen 314 oder 315 aufgestellt ist.
- 12 II. Die höchstzulässige Parkdauer darf nicht niedriger als auf eine Stunde angesetzt werden.
- 13 III. Auf der Vorderseite der Parkscheibe sind Zusätze, auch solche zum Zwecke der Werbung, nicht zulässig.

Zu § 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

Zu Absatz 2

Wenn der Führer eines Kraftfahrzeugs sich in solcher Nähe des Fahrzeugs aufhält, daß er jederzeit eingreifen kann, ist nichts dagegen einzuwenden, wenn eine besondere Maßnahme gegen unbefugte Benutzung nicht getroffen wird. Andernfalls ist darauf zu achten, daß jede vorhandene Sicherung verwendet, insbesondere auch bei abgeschlossenem Lenkradschloß das Fahrzeug selbst abgeschlossen wird; wenn die Fenster einen Spalt offen bleiben oder wenn das Verdeck geöffnet bleibt, ist das nicht zu beanstanden.

Zu § 16 Warnzeichen

Zu Absatz 1 Nr. 2

- 1 Gegen mißbräuchliche Benutzung des Warnblinklichts ist stets einzuschreiten. Das ist immer der Fall, wenn durch ein Fahrzeug der Verkehr nicht gefährdet, sondern nur behindert wird, z. B. ein Fahrzeug an übersichtlicher Stelle be- oder entladen wird.

Zu Absatz 2

- 2 Die Straßenverkehrsbehörden haben sorgfältig zu prüfen, an welchen Haltestellen von Schulbussen sowie von Omnibussen des Linienverkehrs der Fahrer des Busses das Warnblinklicht einzuschalten hat. Maßgebliches Kriterium sind dabei die Belange der Verkehrssicherheit.
- 3 Dort, wo sich in der Vergangenheit bereits Unfälle zwischen Fahrgästen und dem Kraftfahrzeugverkehr an der Haltestelle ereignet haben, ist die Anordnung, das Warnblinklicht einzuschalten, indiziert. Andererseits spricht das Nichtvorkommen von Unfällen, vor allem bei Vorhandensein von Querungshilfen für Fußgänger (z. B. Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) in unmittelbarer Nähe der Haltestelle, gegen eine entsprechende Anordnung. Auch die Höhe des Verkehrsaufkommens, das Vorhandensein baulich getrennter Richtungsfahrbahnen, insbesondere bei mehrstreifiger Fahrbahnführung, sowie die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle selbst (z. B. Absperrgitter zur Fahrbahn), sind in die Entscheidung einzubeziehende Abwägungskriterien. Die Lage der Haltestelle in unmittelbarer Nähe einer Schule oder eines Altenheimes spricht für das Einschalten des Warnblinklichts. Unter Umständen kann es auch in Betracht kommen, das Einschalten des Warnblinklichtes nur zu bestimmten Zeiten, gegebenenfalls auch für bestimmte Tagesstunden, anzuordnen.
- 4 Maßgeblich für die Entscheidung, an welcher Haltestelle die Anordnung, das Warnblinklicht einzuschalten, erforderlich ist, ist in jedem Fall die Sachkunde und die Ortskenntnis der Straßenverkehrsbehörden. Entsprechendes gilt für die Anordnung, in welcher Entfernung von der Haltestelle das Warnblinklicht eingeschaltet werden soll.
- 5 Die Anordnung, wo das Warnblinklicht eingeschaltet werden muß, ist gegenüber den Busbetreibern und den Fahrern der Busse auszusprechen.

Zu § 17 Beleuchtung

Zu Absatz 1

- 1 Es ist zu beanstanden, wenn der, welcher sein Fahrzeug schiebt, Beleuchtungseinrichtungen durch seinen Körper verdeckt; zu den Beleuchtungseinrichtungen zählen auch die Rückstrahler (§ 49a Abs. 1 Satz 2 StVZO).

Zu Absatz 2

- 2 I. Es ist darauf hinzuwirken, daß der Abblendpflicht auch gegenüber Radfahrern auf Radwegen sowie bei der Begegnung mit Schienenfahrzeugen und gegenüber dem Schiffsverkehr, falls die Führer dieser Fahrzeuge geblendet werden können, genügt

wird. Einzelner entgegenkommender Fußgänger wegen muß dann abgeblendet werden, wenn sie sonst gefährdet wären (§ 1 Abs. 2).

- 3 II. Nicht nur die rechtzeitige Erfüllung der Abblendpflicht und die darauf folgende Pflicht zur Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit sind streng zu überwachen; vielmehr ist auch darauf zu achten, daß nicht
- 4 1. Standlicht vorschriftswidrig verwendet wird,
- 5 2. Blendwirkung trotz Abblendens bestehen bleibt,
- 6 3. die vordere Beleuchtung ungleichmäßig ist,
- 7 4. Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchten oder andere zusätzliche Scheinwerfer oder Leuchten vorschriftswidrig verwendet werden.

Zu Absatz 4

- 8 Andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen zur Kennzeichnung sind Park-Warntafeln nach § 43 Abs. 4.
Einzelheiten über die Verwendung ergeben sich aus § 51c Abs. 5 StVZO. Die Park-Warntafeln unterliegen einer Bauartgenehmigung nach § 22a StVZO.

Zu Absatz 4a

- 9 Machen Militärfahrzeuge, insbesondere Panzer, von den Sonderrechten nach § 35 Gebrauch und fahren ohne Beleuchtung, so sind sie mit gelb-roten retroreflektierenden Warntafeln oder gleichwertigen Absicherungsmitteln zu kennzeichnen.

Zu § 18 Autobahnen und Kraftfahrstraßen

- 1 Vgl. zu den Zeichen 330, 331, 332, zu den Zeichen 332 und 333, zu Zeichen 334, zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453, zu Zeichen 336 und zu den Zeichen 330, 331, 334 und 336.

Zu § 20 öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

Zu Absatz 4

- 1 I. Vor der Festlegung von Haltestellen von Schulbussen sind von der Straßenverkehrsbehörde neben Polizei und Straßenbaubehörde auch Schule, Schulträger und Schulbusunternehmer zu hören. Dabei ist darauf zu achten, daß die Schulbusse möglichst - gegebenenfalls unter Hinnahme eines Umwegs - so halten, daß die Kinder die Fahrbahn nicht überqueren müssen.

- 2 II. Es ist vorzusehen, daß Schulbusse nur rechts halten. Die Mitbenutzung der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist anzustreben.

Zu § 21 Personenbeförderung

Zu den Absätzen 1 und 2

- 1 „Besonderer Sitz“ ist eine Vorrichtung, die nach ihrer Bauart dazu bestimmt ist, als Sitz zu dienen, mag diese Zweckbestimmung auch nicht die ausschließliche sein. Geeignet ist eine Sitzgelegenheit nur dann, wenn man auf ihr sicher sitzen kann; bei Anhängern, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, kann das auch die Ladefläche sein.

Zu Absatz 1a

- 2 Geeignet sind Rückhalteeinrichtungen für Kinder, die entsprechend der ECE-Regelung Nr. 44 (BGBl. 1984 II S. 458, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und entweder mit dem nach ECE-Regelung Nr. 44 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen oder mit dem nationalen Prüfzeichen nach der Fahrzeugteilverordnung gekennzeichnet sind. Dies gilt entsprechend für Rückhalteeinrichtungen für Kinder der Klasse 0 (geeignet für Kinder bis zu einem Gewicht von 9 kg), wenn für sie eine Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO vorliegt.
- 3 Die Eignung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder zur Verwendung auf Vordersitzen ergibt sich aus der Genehmigung sowie der Einbauanweisung, die vom Hersteller der Rückhalteeinrichtung für Kinder beizufügen ist.

Zu Absatz 2

- 4 Satz 1 stellt nur die Beförderung von Arbeitskräften zwischen verschiedenen Arbeitsstätten zu betrieblichen Zwecken und nicht die regelmäßige Beförderung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte frei; jedoch ist die Beförderung von Arbeitskräften, die zur Durchführung bestimmter Arbeitsvorhaben in Gemeinschaftsunterkünften untergebracht sind oder die sich an einem bestimmten Punkt regelmäßig zur Arbeitsaufnahme sammeln, zu und von ihren Arbeitsstellen nicht zu beanstanden.

Zu § 21a Sicherheitsgurte, Schutzhelme

Zu Absatz 2

- 1 Amtlich genehmigt sind Schutzhelme, die entsprechend der ECE-Regelung Nr. 22 (BGBl. 1984 II S. 746, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach der ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Bis auf weiteres dürfen auch Schutzhelme verwendet werden, die nicht amtlich genehmigt sind. Dabei muß es sich aber jedenfalls um Kraftrad-Schutzhelme mit ausreichender

Schutzwirkung handeln. Es gilt die 2. Ausnahmeverordnung zur StVO vom 19. März 1990 (BGBl. I S. 550) geändert durch die Verordnung vom 22. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2481).

Zu § 22 Ladung

Zu Absatz 1

- 1 I. Zu verkehrssicherer Verstaueung gehört sowohl eine die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht beeinträchtigende Verteilung der Ladung als auch deren sichere Verwahrung, wenn nötig Befestigung, die ein Verrutschen oder gar Herabfallen unmöglich machen.
- 2 II. Schüttgüter, wie Kies, Sand, aber auch gebündeltes Papier, die auf Lastkraftwagen befördert werden, sind in der Regel nur dann gegen Herabfallen besonders gesichert, wenn durch überhohe Bordwände, Planen oder ähnliche Mittel sichergestellt ist, daß auch nur unwesentliche Teile der Ladung nicht herabfallen können.
- 3 III. Es ist vor allem verboten, Kanister oder Blechbehälter ungesichert auf der Ladefläche zu befördern.
- 4 IV. Vgl. auch § 32 Abs. 1.

Zu § 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

Zu Absatz 1

- 1 I. Bei Kraftwagen, die neben dem Innenspiegel nur einen Außenspiegel haben, ist gegen sichtbehinderndes Bekleben und Verstellen der Rückfenster mit Gegenständen einzuschreiten. Zu beanstanden ist das Fehlen eines zweiten Außenspiegels auch dann, wenn ein mitgeführter Anhänger die Sicht beim Blick in den Außen- oder Innenspiegel wesentlich beeinträchtigt. Auch der sichtbehindernde Zustand der Fenster (z. B. durch Beschlagen oder Vereisung) ist zu beanstanden.
- 2 II. Fußgänger, die Handfahrzeuge mitführen, sind keine Fahrzeugführer.

Zu § 24 Besondere Fortbewegungsmittel

Zu Absatz 1

- 1 I. Solche Fortbewegungsmittel unterliegen auch nicht den Vorschriften der StVZO.
- 2 II. Schieberollstühle sind Rollstühle mit Schiebeantrieb nach Nummer 2.1.1, Greifreifenrollstühle sind Rollstühle mit Greifreifenantrieb nach Nummer 2.1.2 der DIN 13 240 Teil 1.
- 3 III. Kinderfahrräder sind solche, die üblicherweise zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden.

Zu Absatz 2

- 4 Krankenfahrstühle sind Fahrzeuge.

Zu § 25 Fußgänger

Zu Absatz 3

- 1 I. Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. Es bedarf laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.
- 2 II. Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, daß Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden (Stangen- oder Kettengeländer), oder der Fußgängerquerverkehr muß unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefaßt werden (z. B. Markierung von Fußgängerüberwegen oder Errichtung von Lichtzeichenanlagen). Erforderlichenfalls ist bei der Straßenbaubehörde der Einbau von Inseln oder der Bau von Unter- oder Überführungen anzuregen.
- 3 III. 1. Die Markierungen an Lichtzeichenanlagen für Fußgänger, sogenannte Fußgängerfurten, bestehen aus zwei in der Regel 4 m voneinander entfernten, unterbrochenen Quermarkierungen. Einzelheiten ergeben sich aus den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Vgl. zu § 41 Abs. 3.
- 4 2. Wo der Fußgängerquerverkehr dauernd oder zeitweise durch besondere Lichtzeichen geregelt ist, sind Fußgängerfurten zu markieren. Sonst ist diese Markierung, mit Ausnahme an Überwegen, die durch Schülerlotsen, Schulweghelfer oder sonstige Verkehrshelfer gesichert werden, unzulässig.
- 5 3. Mindestens 1 m vor jeder Fußgängerfurt ist eine Haltlinie (Zeichen 294) zu markieren; nur wenn die Furt hinter einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist, entfällt selbstverständlich eine Haltlinie auf der der Kreuzung oder Einmündung zugewandten Seite.
- 6 IV. Über Fußgängerüberwege vgl. zu § 26.
- 7 V. Wenn nach den dort genannten Grundsätzen die Anlage von Fußgängerüberwegen ausscheidet, der Schutz des Fußgängerquerverkehrs aber erforderlich ist, muß es nicht immer geboten sein, Lichtzeichen vorzusehen oder Über- oder Unterführungen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. In vielen Fällen wird es vielmehr genügen, die Bedingungen für das Überschreiten der Straße zu verbessern (z. B. durch Ein-

bau von Inseln, Haltverbote, Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtung).

- 8 VI. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Straßenbaubehörde anzuregen, die in § 11 Abs. 4 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung; vorgesehene Aufstellfläche an den für das Überschreiten durch Fußgänger vorgesehenen Stellen zu schaffen; das bloße Anbringen einer Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) wird nur ausnahmsweise den Fußgängern ausreichenden Schutz geben.

Zu Absatz 5

- 9 Das Verbot ist bußgeldbewehrt durch § 63 Abs. 2 Nr. 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung; wenn es sich um Eisenbahnanlagen handelt, durch § 64b der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Zu § 26 Fußgängerüberwege

- 1 I. Fußgängerüberwege kommen im allgemeinen nur an Kreuzungen und Einmündungen in Frage. An anderen Stellen sind sie nur in Ausnahmefällen zulässig.
- 2 II. Örtliche Voraussetzungen
1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.
- 3 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
- 4 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muß. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.
- 5 4. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.
- 6 5. Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.
- 7 6. Über Radwege sollen Fußgängerüberwege dann angelegt werden, wenn es nach den örtlichen Verhältnissen zum Schutz der Fußgänger erforderlich ist.
- 8 III. Verkehrliche Voraussetzungen

Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt.

Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zuläßt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.

9 IV. Lage

1. Fußgängerüberwege sollten in der Gehrichtung der Fußgänger liegen. Müssen die Fußgänger Umwege machen, um den Überweg zu erreichen, so empfehlen sich z. B. Geländer.
- 10 2. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, daß die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überschreiten.
- 11 3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.
- 12 4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.
- 13 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenem Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.

14 V. Markierung und Beschilderung

1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.
- 15 Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.
- 16 2. Vor Überwegen, die nicht an Kreuzungen oder Einmündungen liegen, ist in der Regel durch das Zeichen 134, gegebenenfalls mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild, zu warnen.

17 VI. Beleuchtung

Durch Beleuchtung muß dafür gesorgt werden, daß auf dem Fußgängerüberweg befindliche und am Gehwegrand wartende Fußgänger bei Dunkelheit auch bei ungünstigen Verhältnissen (z. B. bei nasser Straße) vom Kraftfahrer rechtzeitig wahrgenommen werden können.

18 VII. Richtlinien

Das Bundesministerium für Verkehr gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) im Verkehrsblatt bekannt.

Zu § 27 Verbände

Zu Absatz 1

- 1** Abweichend von den (nur sinngemäß geltenden) allgemeinen Verkehrsregeln ist darauf hinzuwirken, daß zu Fuß marschierende Verbände, die nach links abbiegen wollen, sich nicht nach links einordnen, sondern bis zur Kreuzung oder Einmündung am rechten Fahrbahnrand geführt werden.

Zu Absatz 2

- 2** Leichenzügen und Prozessionen ist, soweit erforderlich, polizeiliche Begleitung zu gewähren. Gemeinsam mit den kirchlichen Stellen ist jeweils zu prüfen, wie sich die Inanspruchnahme stark befahrener Straßen einschränken läßt.

Zu Absatz 3

- 3** Bei geschlossenen Verbänden ist besonders darauf zu achten, daß sie geschlossen bleiben; bei Verbänden von Kraftfahrzeugen auch darauf, daß alle Fahrzeuge die gleichen Fahnen, Drapierungen, Sonderbeleuchtungen oder ähnlich wirksamen Hinweise auf ihre Verbandszugehörigkeit führen.

Zu Absatz 4

- 4** Bedarf ein zu Fuß marschierender Verband eigener Beleuchtung, so ist darauf zu achten, daß die Flügelmänner des ersten und des letzten Gliedes auch dann Leuchten tragen, wenn ein Fahrzeug zum Schutze des Verbandes vorausfährt oder ihm folgt.

Zu § 28 Tiere

Zu Absatz 1

- 1** I. Die Halter von Federvieh sind erforderlichenfalls dazu anzuhalten, die notwendigen Vorkehrungen zur Fernhaltung ihrer Tiere von der Straße zu treffen.
- 2** II. Wenn Hunde auf Straßen mit mäßigem Verkehr nicht an der Leine, sondern durch Zuruf und Zeichen geführt werden, so ist das in der Regel nicht zu beanstanden.
- 3** III. Solange Beleuchtung nicht erforderlich ist, genügt zum Treiben einer Schafherde in der Regel ein Schäfer, wenn ihm je nach Größe der Herde ein Hund oder mehrere zur Verfügung stehen.

Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung

Zu Absatz 1

- 1 I. Rennen im Sinne des § 29 Abs. 1 sind Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes (z. B. Sonderprüfungen mit Renncharakter) sowie Veranstaltungen (z. B. Rekordversuche) zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen. Auf die Art des Starts (gemeinsamer Start, Gruppenstart, Einzelstart) kommt es dabei nicht an.
- 2 II. Das Verbot gilt auch für nichtorganisierte Rennen.
- 3 III. Eine Ausnahmegenehmigung für eine Rennveranstaltung mit Kraftfahrzeugen darf in der Regel nur dann erteilt werden, wenn Straßen benutzt werden, die nur geringe Verkehrsbedeutung haben. Die von der Veranstaltung in Anspruch genommenen Straßen sind zu sperren. In jedem Fall ist zu prüfen, ob eine zumutbare Umleitung für den Verkehr vorhanden ist und ob das Interesse an der Veranstaltung so stark überwiegt, daß die Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs hingenommen werden kann.
- 4 IV. Die genehmigende oberste Landesbehörde kann es der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder höheren Verwaltungsbehörde überlassen, im Erlaubnisverfahren die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen.

Zu Absatz 2

- 5 I. Erlaubnispflichtige Veranstaltungen
 1. Motorsportliche Veranstaltungen

Diese sind stets dann erlaubnispflichtig, wenn 30 Fahrzeuge und mehr am gleichen Platz starten oder ankommen. Unabhängig von der Zahl der teilnehmenden Fahrzeuge besteht eine Erlaubnispflicht nach Maßgabe folgender Grundsätze:

Faktor	Merkmal	erlaubnispflichtig	
		ja	nein
1. Geschwindigkeit	a) vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit	X	
	b) vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit	X	
2. Strecke	a) vorgeschriebene Streckenführung	X	
	b) Ermittlung des Siegers nach meistgefahrenen Kilometern	X	
	c) freie Streckenwahl ohne Kontrollstelle		X

	d) freie Streckenwahl mit Kontrollstellen (Dauer bis zu einer Woche)	X	
3. Zeit	a) vorgeschriebene Fahrtzeit	X	
	b) ohne Bewertung der Fahrtzeit		X
4. Besonderheiten	a) Sonderprüfungen	X	
	b) geschlossener Verband.	X	

6 Wenn in der Ausschreibung einer motorsportlichen Veranstaltung ein Faktor enthalten ist, der eine Erlaubnis erforderlich macht, so ist diese Veranstaltung erlaubnispflichtig, auch wenn die anderen Faktoren eine Erlaubnis nicht erfordern.

7 Nicht erlaubt werden dürfen:

- a) Ballon-Begleitfahrten,
- b) Moto-Ball,
- c) Fahrten mit Motorschlitten,
- d) Stock-Car-Rennen,
- e) Autovernichtungs- oder Karambolagerennen. Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen.

8 2. Veranstaltungen mit Fahrrädern

Erlaubnispflichtig sind

- a) Radrennen,
- b) Mannschaftsfahrten.

Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen.

9 3. Sonstige Veranstaltungen

Erlaubnispflichtig sind

- a) Volksmärsche und Volksläufe, wenn mehr als 500 Personen teilnehmen oder das überörtliche Straßennetz (ab Kreisstraße) beansprucht wird,

b) Radmärsche,

c) Umzüge bei Volksfesten u. ä.

- 10 Dasselbe gilt für vergleichbare Veranstaltungen. Ortsübliche Prozessionen und andere ortsübliche kirchliche Veranstaltungen sowie kleinere örtliche Brauchtumsveranstaltungen sind verkehrsüblich und somit nicht erlaubnispflichtig. Es soll aber darauf hingewirkt werden, daß diese Veranstaltungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angezeigt werden, damit diese im Einvernehmen mit der Polizei die notwendigen Maßnahmen im Interesse der Sicherheit und Ordnung treffen kann.

11 II. Allgemeine Grundsätze

Die nachfolgenden Vorschriften verpflichten den Veranstalter nicht unmittelbar; die Erlaubnisbehörde hat die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere entsprechende Auflagen zu machen oder Bedingungen zu stellen.

- 12 1. Veranstaltungen sollen in der Regel auf abgesperrtem Gelände durchgeführt werden. Ist das wegen der Eigenart der Veranstaltung nicht möglich, so sollen Straßen nur benutzt werden, wenn dadurch die Sicherheit oder Ordnung des allgemeinen Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.
- 13 2. Die Erlaubnispflicht erstreckt sich auch auf Straßen mit tatsächlich öffentlichem Verkehr; für deren Benutzung ist zusätzlich die Zustimmung des Verfügungsberechtigten erforderlich.
- 14 3. Auf das Erholungs- und Ruhebedürfnis der Bevölkerung ist besonders Rücksicht zu nehmen. Veranstaltungen, gleich welcher Art, die geeignet sind, die Nachtruhe der Bevölkerung zu stören, dürfen für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr nicht erlaubt werden.
- 15 4. Eine Erlaubnis darf nur für solche Veranstaltungen erteilt werden, die von einem Veranstalter organisiert und verantwortlich durchgeführt werden.
- 16 5. Eine Erlaubnis darf nur solchen Veranstaltern erteilt werden, die die Gewähr dafür bieten, daß die Veranstaltung entsprechend der Ausschreibung und den Bedingungen und Auflagen der Erlaubnisbehörde abgewickelt wird. Diese Gewähr bietet ein Veranstalter in der Regel nicht, wenn er eine erlaubnispflichtige Veranstaltung ohne Erlaubnis durchgeführt oder die Nichtbeachtung von Bedingungen oder Auflagen einer erlaubten Veranstaltung zu vertreten hat. In diesen Fällen soll für eine angemessene Dauer keine Erlaubnis mehr erteilt werden.
- 17 6. Der Veranstalter muß sich durch eine gegenüber der Erlaubnisbehörde abzugebende schriftliche Erklärung verpflichten, den Bund, die Länder, die Landkreise, die Gemeinden und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts von allen Ersatzansprüchen freizustellen, die aus Anlaß der Veranstal-

tung aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen von Teilnehmern oder Dritten erhoben werden könnten. Er muß sich ferner verpflichten, die Wiedergutmachung aller Schäden zu übernehmen, die - auch ohne eigenes Verschulden von Teilnehmern - durch die Veranstaltung oder aus Anlaß ihrer Durchführung an den zu benutzenden Straßen einschließlich der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie an Grundstücken (Flurschäden) entstehen. Bei Veranstaltungen mit Fahrrädern und sonstigen Veranstaltungen im Sinne von Nummer 1 3 wird auf die Erklärung nach Satz 2 verzichtet, soweit sie sich auf Straßenschäden bezieht. Im übrigen bleiben die gesetzlichen Vorschriften über die Haftpflicht des Veranstalters unberührt.

- 18** 7. Der Veranstalter muß eine Veranstaltungshaftpflichtversicherung, die auch die sich aus Nummer 6 ergebenden Wagnisse deckt, mit folgenden Mindestversicherungssummen abschließen:
- 19** a) Bei Veranstaltungen mit Kraftwagen und bei gemischten Veranstaltungen
- 1 000 000 für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 300 000 DM),
- 200 000 DM für Sachschäden,
- 40 000 DM für Vermögensschäden;
- 20** b) bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts
- 500 000 DM für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 300 000 DM),
- 100 000 DM für Sachschäden,
- 10 000 DM für Vermögensschäden;
- 21** c) bei Radsportveranstaltungen
- (als vereinigte Sport-, Unfall- und Haftpflichtversicherung zulässig)
- 500 000 DM für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 200 000 DM),
- 100 000 DM für Sachschäden,
- 10 000 DM für Vermögensschäden;
- 22** d) bei sonstigen Veranstaltungen
- 50 000 DM bis 500 000 DM je nach Größe der Veranstaltung (als Rahmendeckungssumme); Abweichungen sind zulässig.

- 23 8. Unabhängig von Nummer 7 muß bei motorsportlichen Veranstaltungen, die auf nichtabgesperrten Straßen stattfinden, für jedes teilnehmende Fahrzeug der Abschluß eines für die Teilnahme an der Veranstaltung geltenden Haftpflichtversicherungsvertrages mit folgenden Mindestversicherungssummen nachgewiesen werden:
- a) Bei Veranstaltungen mit Kraftwagen 2 000 000 DM pauschal;
- b) bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts 1 000 000 DM pauschal.
- 24 9. Bei Rennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter haften Veranstalter, Fahrer und Halter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über Verschuldens- und Gefährdungshaftung für die Schäden, die durch die Veranstaltung an Personen und Sachen verursacht worden sind. Haftungsausschlußvereinbarungen sind zu untersagen, soweit sie nicht Haftpflichtansprüche der Fahrer, Beifahrer, Fahrzeughalter, Fahrzeugeigentümer sowie der Helfer dieser Personen betreffen. Für ausreichenden Versicherungsschutz zur Deckung von Ansprüchen aus vorbezeichneten Schäden hat der Veranstalter zu sorgen. Mindestversicherungssummen sind:
- 25 a) Für jede Rennveranstaltung mit Kraftwagen
- 1 000 000 DM für Personenschäden pro Ereignis,
- 300 000 DM für die einzelne Person,
- 200 000 DM für Sachschäden,
- 40 000 DM für Vermögensschäden.
- 26 b) Für jede Rennveranstaltung mit Motorrädern und Karts
- 500 000 DM für Personenschäden pro Ereignis,
- 300 000 DM für die einzelne Person,
- 100 000 DM für Sachschäden,
- 20 000 DM für Vermögensschäden.
- 27 Außerdem hat der Veranstalter für eine Unfallversicherung für den einzelnen Zuschauer in Höhe folgender Versicherungssummen zu sorgen:
- 30 000 DM für den Todesfall,
- 60 000 DM für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person).

- 28 Hierbei muß sichergestellt sein, daß die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.
- 29 Der Veranstalter hat ferner dafür zu sorgen, daß an der Veranstaltung nur Personen als Fahrer, Beifahrer oder deren Helfer teilnehmen, für die einschließlich etwaiger freiwilliger Zuwendungen der Automobilklubs folgender Unfallversicherungsschutz besteht:
- 15 000 DM für den Todesfall;
- 30 000 DM für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person).
- Die Nummern 7 und 8 bleiben unberührt.
- 30 10. Die Erlaubnisbehörde hat vom Veranstalter schriftliche Erklärungen zu verlangen, wonach er und die Teilnehmer auf Schadensersatzansprüche gegen den Straßenbaulastträger verzichten, die durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benützenden Straßen samt Zubehör verursacht sein können. Die Straßenbaulastträger und Erlaubnisbehörden übernehmen keine Gewähr dafür, daß die Straßen uneingeschränkt benutzt werden können.
- 31 11. Wenn notwendig, sind im Streckenverlauf, insbesondere an Gefahrenstellen (z. B. vor Kreuzungen oder Einmündungen mit Vorfahrtregelung, vor Bahnübergängen) zuverlässige, durch Armbinden kenntlich gemachte Ordner aufzustellen. Polizeiliche Befugnisse stehen den Ordnern nicht zu. Die Ordner haben Weisungen der Polizei zu befolgen.
- 32 12. Anfang und Ende der Teilnehmerfelder sind durch besonders gekennzeichnete Fahrzeuge (Spitzen- und Schlußfahrzeuge) oder durch Personen anzuzeigen, soweit die Art der Veranstaltung das zuläßt.
- 33 13. Dem Veranstalter kann aufgegeben werden, in der Tagespresse und in sonst geeigneter Weise rechtzeitig auf die Veranstaltung hinzuweisen.
- 34 14. Die Teilnehmer an einer Veranstaltung genießen kein Vorrecht im Straßenverkehr; sie haben die Straßenverkehrsvorschriften, ausgenommen auf gesperrten Straßen, zu beachten.
- 35 III. Erlaubnisverfahren
1. Allgemeines
- a) Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Monate erfordert.

- 36 b) Für das Verfahren werden vom Bundesministerium für Verkehr nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden Formblätter herausgegeben und im Verkehrsblatt veröffentlicht.
- 37 c) Wagenrennen, Motorradrennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter betreffende Anträge sind nur zu bearbeiten, wenn zugleich Gutachten von Sachverständigen, vor allem über die Geeignetheit der Fahrtstrecken und über die gebotenen Sicherungsmaßnahmen, vorgelegt werden.
- Das Streckenabnahmeprotokoll des Deutschen Motor Sport Bundes e.V., Hahnstr. 70, 60528 Frankfurt (DMSB) ist in der Regel ein Gutachten in diesem Sinne.
- 38 d) Neben der Polizei sind stets auch die Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaubehörden, die Straßenbaulastträger, die Forstbehörden und die Naturschutzbehörden, soweit ihr Zuständigkeitsbereich berührt wird, zu hören. Die Beteiligung der Bahnunternehmen im Anhörungsverfahren ist erforderlich, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden. Eine von der Straßenbaubehörde etwa geforderte Sondernutzungsgebühr ist im Erlaubnisbescheid gesondert festzusetzen.
- 39 e) Forderungen der nach Buchstabe d gehörten Stellen werden grundsätzlich im Erlaubnisbescheid durch entsprechende Bedingungen und Auflagen berücksichtigt. Kann die Polizei, eine Straßenbaubehörde, ein Straßenbaulastträger oder ein Bahnunternehmen Erstattung von Aufwendungen für besondere Maßnahmen aus Anlaß der Veranstaltung verlangen, so hat sich der Antragsteller schriftlich zur Erstattung zu verpflichten.
- 40 f) Die Erlaubnis soll erst dann erteilt werden, wenn die beteiligten Behörden und Dienststellen gegen die Veranstaltung keine Bedenken geltend gemacht haben.
- 41 2. Rennen mit Kraftfahrzeugen
- a) Rennen nach Nummer I zu Absatz 1 (Rn. 1) dürfen nur auf abgesperrten Straßen durchgeführt werden. Die Absperrung hat durch Absperrschranken längs und quer zur gesperrten Straßenstrecke oder durch ähnlich wirksame Maßnahmen zu geschehen.
- 42 b) Bevor die Erlaubnis erteilt wird, müssen
- aa) die Ausnahmegenehmigung von der Vorschrift des § 29 Abs. 1,
- 43 bb) das Streckenabnahmeprotokoll des DMSB oder das Gutachten eines von dem betreffenden Land im Einzelfall zugelassenen oder von einer zuständigen Behörde beauftragten Sachverständigen über die Eignung der Strecke für das Rennen und

- 44 cc) der Nachweis des Abschlusses der in den Nummern II 7, 8 und 9 (Rn. 18 ff.) genannten Versicherungen vorliegen.
- 45 c) Ein Streckenabnahmeprotokoll des DMSB oder ein sonstiges Gutachten ist nicht erforderlich, wenn das Rennen auf der gleichen Strecke wiederholt wird. Dann genügt eine rechtsverbindliche Erklärung des DMSB oder des Gutachters, daß sich die Strecke seit der letzten Abnahme weder in baulicher noch in rennmäßiger Hinsicht verändert hat.
- 46 d) Dem Rennen muß stets ein Training, das Teil des Wettbewerbs ist, vorausgehen; das gilt nicht für Sonderprüfungen mit Renncharakter.
- Fahrer, die am Pflichttraining nicht teilgenommen haben, sind für das Rennen nicht zugelassen.
- 47 e) Beginn und Ende des Rennens sind auf geeignete Weise bekanntzugeben, damit die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen der zuständigen Stellen eingeleitet und wieder aufgehoben werden können.
- 48 f) Vor und während des Rennens hat der Veranstalter Verbindung mit der Polizeieinsatzleitung herzustellen und zu halten. Besondere Vorkommnisse während des Rennens sind der Einsatzleitung der Polizei sofort bekanntzugeben. Es ist ausschließlich Sache des Veranstalters, für die Sicherheit der Teilnehmer, Sportwarte und Zuschauer innerhalb des Sperrbereichs zu sorgen. Die Polizei hat lediglich die Aufgabe, verkehrsregelnde Maßnahme außerhalb des Sperrbereichs - soweit erforderlich - zu treffen, es sei denn, daß ausnahmsweise (z. B. weil die Zuschauer den Anordnungen der Ordner nicht nachkommen) auf ausdrückliche Weisung ihres Leiters ein Einsatz innerhalb des Sperraums erforderlich ist.
- 49 g) Dem Veranstalter ist der Einsatz einer ausreichenden Zahl von Ordnern entlang der Absperrung aufzuerlegen. Umfang, Art und Beschaffenheit der Sicherungen ergeben sich aus den örtlichen Verhältnissen. Dabei sind die Auflagen im Streckenabnahmeprotokoll oder im Sachverständigengutachten zu beachten.
- 50 h) Der Veranstalter
- aa) darf nur solche Fahrer am Rennen teilnehmen lassen, die eine gültige Fahrerlizenz des DMSB oder bei Ausländern eine gültige Lizenz der zuständigen ausländischen Organisationen besitzen,
- 51 bb) hat die bei der Abnahme der Rennstrecke festgesetzten Sperrzonen abzugrenzen, zu beschildern und mit eigenen Kräften zu überwachen,
- 52 cc) hat einen Sanitätsdienst mit den erforderlichen Ärzten, Unfallstationen und Krankentransportwagen einzurichten,

- 53 dd) hat für ausreichenden Feuerschutz zu sorgen und die notwendigen hygienischen Anlagen bereitzustellen,
- 54 ee) hat auf Verlangen der Erlaubnisbehörde eine Lautsprecheranlage um die Rennstrecke aufzubauen und während des Rennens in Betrieb zu halten; diese Anlage und andere vorhandene Verständigungseinrichtungen müssen der Polizei zur Verfügung gestellt werden, falls das im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig ist,
- 55 ff) hat dafür zu sorgen, daß die Rennstrecke während des Wettbewerbs nicht betreten wird. Ausgenommen davon sind Sportwarte mit besonderem Auftrag der Rennleitung und Personen, die von der Rennleitung zur Beseitigung von Ölspuren und sonstigen Hindernissen sowie für den Sanitäts- und Rettungsdienst eingesetzt werden; sie müssen eine auffällige Warnkleidung tragen,
- 56 gg) hat die Untersuchung sämtlicher Rennfahrzeuge vor dem Rennen durch Sachverständige zu veranlassen. Hierbei sind vornehmlich die Teile genau zu untersuchen, die die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge beeinflussen können,
- 57 hh) hat die Fahrzeuge der Rennleitung besonders deutlich zu kennzeichnen.
- 58 i) Das Rennen darf erst beginnen, wenn die Rennstrecke durch den Veranstalter freigegeben worden ist.
- 59 3. Sonstige motorsportliche Veranstaltungen
- a) Es dürfen nur solche Fahrer zum Start zugelassen werden, die
- aa) eine gültige Fahrerlaubnis besitzen und
- bb) nachweisen können, daß ihr Fahrzeug ausreichend versichert ist.
- 60 b) Fahrzeuge, die nicht den Vorschriften der StVZO entsprechen, sind von der Teilnahme auszuschließen. Teilnehmer, die ihr Fahrzeug, insbesondere die Auspuffanlagen oder die Beleuchtungseinrichtungen, nach dem Start verändern, sind unverzüglich aus der Wertung zu nehmen.
- 61 c) Jedem Teilnehmer ist eine Startnummer zuzuteilen, die deutlich sichtbar rechts oder links am Fahrzeug anzubringen ist. Von einer entsprechenden Auflage kann abgesehen werden, wenn die Art der Veranstaltung diese Kennzeichnung entbehrlich macht. Die Startnummernschilder dürfen erst bei der Fahrzeugabnahme angebracht und müssen nach Beendigung des Wettbewerbs oder beim vorzeitigen Ausscheiden sofort entfernt werden.
- 62 d) Alle an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge sind vor dem Start von einem Sachverständigen zu überprüfen. Hierbei sind vornehmlich die Teile

genau zu untersuchen, die die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge beeinflussen können.

- 63 e) Der Abstand der Fahrzeuge beim Start darf eine Minute nicht unterschreiten.
- 64 f) Kontrollstellen dürfen nur abseits von bewohnten Grundstücken an geeigneten Stellen eingerichtet werden. Der allgemeine Verkehr darf durch die Kontrollstellen nicht beeinträchtigt werden.
- 65 g) Bei Wettbewerben, die ohne Fahrerwechsel über mehr als 450 km geführt werden oder die mehr als acht Stunden Fahrzeit erfordern, muß eine Zwangspause von mindestens 30 Minuten eingelegt werden.
- 66 h) Die Fahrzeugbesatzung muß aus mindestens zwei Personen bestehen, wenn die Art der Veranstaltung (z. B. Suchfahrt) dies erfordert.
- 67 i) Im Rahmen einer Veranstaltung dürfen je 30 km Streckenlänge je eine, insgesamt jedoch nicht mehr als fünf Sonderprüfungen mit Renncharakter auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden. Der Veranstalter kann nach Maßgabe landesrechtlicher Vorschriften zusätzlich abseits öffentlicher Straßen weitere Sonderprüfungen mit Renncharakter abhalten. Sonderprüfungsstrecken auf öffentlichen Straßen dürfen in der Regel während einer Veranstaltung nur einmal durchfahren werden.
- 68 k) Die Polizei wird nicht nur Verstöße der Teilnehmer gegen die Verkehrsvorschriften verfolgen, sondern sie auch dem Veranstalter anzeigen. Dem Veranstalter ist daher aufzugeben, die Teilnehmer zu verpflichten, die Bordbücher oder -karten auf Verlangen Polizeibeamten zur Eintragung festgestellter Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen auszuhändigen. Der Veranstalter ist verpflichtet, bei Feststellung solcher Eintragungen den betreffenden Teilnehmer aus der Wertung zu nehmen. Er ist ferner verpflichtet, während der Fahrt verkehrs- oder betriebsunsicher gewordene Fahrzeuge aus dem Wettbewerb zu nehmen.
- 69 l) Die Fahrzeiten sind unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse so zu bemessen, daß jeder Teilnehmer in der Lage ist, die Verkehrsvorschriften zu beachten.
- 70 4. Radsportveranstaltungen
- a) Eine Radsportveranstaltung soll in der Regel nur auf Straßen erlaubt werden, die keine oder nur eine geringe Verkehrsbedeutung haben.
- 71 b) Die Zahl der zur Sicherung erforderlichen Begleitfahrzeuge ist im Erlaubnisbescheid festzulegen, die Höchstzahl der Begleitfahrzeuge kann beschränkt werden; die Begleitfahrzeuge müssen gekennzeichnet sein. Werbung an diesen Fahrzeugen ist gestattet.

- 72 c) In der Regel muß die Straße zumindest im ersten und letzten Teilabschnitt gesperrt werden. Der Gegenverkehr kann an Ausweichstellen vorübergehend angehalten werden.
- 73 5. Sonstige Veranstaltungen
- a) Volksmärsche, Volksläufe und Radmärsche sollen nur auf abgelegenen Straßen (Gemeindestraßen, Feld- und Waldwege) zugelassen werden.
- 74 b) Für ausreichenden Feuerschutz (Waldbrände), Sanitätsdienst und hygienische Anlagen ist zu sorgen.
- 75 c) Es empfiehlt sich, die Teilnehmer in Gruppen starten zu lassen.
- 76 d) Bei Umzügen wird der Verkehr, soweit erforderlich, von den Straßenverkehrsbehörden in Zusammenarbeit mit anderen Stellen, insbesondere mit der Polizei, geregelt.

77 IV. Öffentliche Versammlungen und Aufzüge

Öffentliche Versammlungen unter freiem Himmel und Aufzüge, für die die Bestimmung des § 14 des Versammlungsgesetzes gilt, bedürfen keiner Erlaubnis. Notwendige Maßnahmen verkehrlicher Art hat die Straßenverkehrsbehörde der für Versammlungen zuständigen Behörde vorzuschlagen, damit sie bei den Anordnungen nach den Bestimmungen des Versammlungsgesetzes berücksichtigt werden.

78 V. Veranstaltungen auf nichtöffentlichen Straßen

Für Veranstaltungen auf nicht gewidmeten Straßen ohne tatsächlich öffentlichen Verkehr gilt Landesrecht.

Zu Absatz 3

Großraum - und Schwerverkehr

- 79 I. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder bei denen das Sichtfeld (§ 35b Abs. 2 StVZO) eingeschränkt ist, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO.
- 80 II. Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination sind auch dann überschritten, wenn die Vorschriften über die Kurvenläufigkeit (§ 32d StVZO) nicht eingehalten werden.
- 81 III. Eine Erlaubnis ist nicht erforderlich, wenn

1. nicht das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination, sondern nur die Ladung zu breit oder zu hoch ist oder die Vorschriften über die Abmessungen nur deshalb nicht eingehalten werden, weil die Ladung nach vorn oder nach hinten zu weit hinausragt; in diesem Fall ist nur eine Ausnahme von den in Betracht kommenden Vorschriften des § 22 und gegebenenfalls des § 18 Abs. 1 Satz 2 erforderlich (vgl. Nummer I bis V zu § 46 Abs. 1 Nr. 5; *Rn. 13 ff.*),
 - 82 2. eine konstruktiv vorgesehene Verlängerung oder Verbreiterung des Fahrzeugs, z. B. durch Ausziehen der Ladefläche oder Ausklappen oder Anstecken von Konsolen usw., nicht oder nur teilweise erfolgt und das Fahrzeug in diesem Zustand den Bestimmungen des § 32 StVZO entspricht,
 - 83 3. bei einem Fahrzeug, dessen Zulassung einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO bedarf, im Einzelfall das tatsächliche Gesamtgewicht und die tatsächlichen Achslasten nicht die in § 34 Abs. 3 StVZO festgelegten Grenzen überschreiten.
- 84 IV. Voraussetzungen der Erlaubnis
1. Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn
 - a) der Verkehr nicht - wenigstens zum größten Teil der Strecke - auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden und
 - 85 b) für den gesamten Fahrtweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen vor allem aus verkehrlichen Gründen nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre.
 - 86 2. Eine Erlaubnis darf außerdem nur erteilt werden:
 - a) Für die Überführung eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination, dessen tatsächliche Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder
 - 87 b) für die Beförderung folgender Ladungen:
 - aa) **Einer** unteilbaren Ladung

Unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde.

Als unteilbar gilt auch das Zubehör von Kränen.

- 88 bb) Einer aus **zwei Teilen** bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind.
- 89 cc) **Mehrere** einzelner Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeugs mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten.
- 90 dd) Zubehör zu unteilbaren Ladungen; es darf 10 Prozent des Gesamtgewichts der Ladung nicht überschreiten und muß in dem Begleitpapier mit genauer Bezeichnung aufgeführt sein.
- 93 3. Hat der Antragsteller vorsätzlich oder grob fahrlässig zuvor einen Verkehr ohne die erforderliche Erlaubnis durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen, so soll ihm für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis mehr erteilt werden.
- 94 V. Das Verfahren
1. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert und bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken längere Fristen erforderlich sind. Von diesem Hinweis kann nur dann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist, nicht vorhersehbar war und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffstransportraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann; dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen.
- 95 Aus dem Antrag müssen mindestens folgende technische Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich der Ladung ersichtlich sein:
- 96 Länge, Breite, Höhe, zulässiges und tatsächliches Gesamtgewicht, zulässige und tatsächliche Achsenlasten, Anzahl der Achsen, Achsabstände, Anzahl der Räder je Achse, Motorleistung, Art der Federung, Kurvenlaufverhalten, Abmessungen und Gewicht der Ladung, Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliches Kennzeichen von Zugfahrzeugen und Anhängern sowie die Bodenfreiheit.
- 97 2. Außer in den Fällen der Nummer 4 hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde die nach § 8 Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes oder den entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen zu beteiligenden Straßenbaubehörden sowie die Polizei und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden, auch die Bahnunternehmen zu hören. Geht die Fahrt über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Bezirk der Fahrtweg führt; diese verfahren für ihren Bezirk nach Satz 1. Die zuständige Erlaubnisbehörde hat im Anhörverfahren ausdrück-

lich zu bestätigen, daß die Abwicklung des Transports auf dem Schienen- oder Wasserweg unmöglich oder unzumutbar ist.

- 98** Ist die zeitweise Sperrung einer Autobahn-Richtungsfahrbahn erforderlich, bedarf es der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde. Den beteiligten Behörden sind die in Nummer V 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination mitzuteilen.
- 99** 3. Geht die Fahrt über das Gebiet eines Landes hinaus, so ist unter Mitteilung der in Nummer V 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination die Zustimmung derjenigen höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, durch deren Bezirk die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Auch für diese Behörden gilt Nummer 2 Satz 1. Auf die Anhörung der Polizei kann im Rahmen des Zustimmungsverfahrens in der Regel verzichtet werden. Eine Unterrichtung der Polizei über die Erteilung von Erlaubnissen für Großraum- und Schwertransporte ist jedoch unbedingt sicherzustellen. Die Zustimmung der genannten Behörden darf nur mit der Begründung versagt werden, daß die Voraussetzung nach Nummer IV 1 Buchstabe b (Rn. 85) in ihrem Bezirk nicht vorliegen. Die zuständigen obersten Landesbehörden können die für das Anhörungsverfahren bei der Erteilung von Dauererlaubnissen ohne festgelegten Fahrtweg zuständigen höheren Verwaltungsbehörden bestimmen. Führt die Fahrt nur auf kurze Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen höheren Verwaltungsbehörde unmittelbar mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen.
- 100** 4. Von dem in Nummer 2 und 3 angeführten Anhörungsverfahren ist abzusehen, wenn folgende tatsächliche Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichte im Einzelfall nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und an der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen:
- | | |
|---|--------|
| a) Höhe über alles | 4 m |
| b) Breite über alles | 3 m |
| 101 c) Länge über alles: | |
| - Einzelfahrzeuge | |
| (ausgenommen Sattelanhänger) | 15 m |
| - Sattelkraftfahrzeuge | 20 m |
| wenn das Kurvenlaufverhalten in einer Teilkreisfahrt unter Anwendung des § 32d StVZO eingehalten wird | 23 m |
| - Züge | 23 m |
| 102 d) Achslasten | |
| - Einzelachsen | 11,5 t |
| - Doppelachsen | |

Achsabstand:

1 m bis weniger als 1,3 m

17,6 t

1,3 m bis 1,8 m

20 t

103

e) Gesamtgewicht

aa) Einzelfahrzeuge

- Fahrzeuge mit zwei Achsen

(ausgenommen Sattelanhänger)

18 t

- Kraftfahrzeuge mit drei Achsen

27,5 t

- Anhänger mit drei Achsen

25 t

- Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen,
deren Mitten mindestens 4,0 m voneinander
entfernt sind sowie Sattelzugmaschinen und
Zugmaschinen mit vier Achsen

33 t

104

bb) Fahrzeugkombinationen

(Züge und Sattelkraftfahrzeuge)

- mit drei Achsen

29 t

- mit vier Achsen

38 t

- mit mehr als vier Achsen

41,8 t

105

Dies gilt auch, wenn das Sichtfeld eines Kraftfahrzeugs (§ 35b Abs. 2 StVZO) eingeschränkt ist sowie im kombinierten Verkehr nach Nummer IV 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd und ee.

106

5. a) An den Nachweis der Voraussetzungen der Erlaubniserteilung nach Nummer IV sind strenge Anforderungen zu stellen. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3 Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet. Haben Absender und Empfänger Gleisanschlüsse, ist eine Erlaubniserteilung nur zulässig, wenn sich aus einer Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung ergibt, daß eine Schienenbeförderung nicht möglich oder unzumutbar ist. Von dem Nachweis darf nur in dringenden Fällen abgesehen werden.

107

b) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt, nach Nummer V 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:

108

aa) eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und gegebenenfalls innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist,

- 109 bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
- 110 cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.
- 111 c) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder ein Gesamtgewicht von 72 t überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:
- 112 aa) eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist,
- 113 bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
- 114 cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.
- 115 In geeigneten Fällen kann die Straßenverkehrsbehörde die Bescheinigung auch für Transporte mit weniger als 250 km Wegstrecke verlangen. Die Vorlage der Bescheinigungen nach den Doppelbuchstaben aa, bb oder cc ist nicht erforderlich, wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt.
- 116VI. Der Inhalt des Erlaubnisbescheides
1. Der Fahrweg ist in den Fällen festzulegen, in denen nach Nummer V 2 und 3 (Rn. 97 ff.) ein Anhörungsverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.
- 117 2. Erforderlichenfalls ist auch die Fahrzeit festzulegen. Jedenfalls in den Fällen, in denen nach Nummer V 2 und 3 (Rn. 97 ff.) ein Anhörungsverfahren vorgeschrieben ist, soll für Straßenabschnitte, die erfahrungsgemäß zu bestimmten

Zeiten einen erheblichen Verkehr aufweisen, die Fahrzeit in der Regel wie folgt beschränkt werden:

- 118** a) Die Benutzung von Autobahnen ist in der Regel von Freitag 15.00 Uhr bis Montag 9.00 Uhr zu verbieten und, falls diese Straßen starken Berufsverkehr aufweisen, auch an den übrigen Wochentagen von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr. Vom 1. Juli bis 31. August sowie von Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach sollte solchem Verkehr die Benutzung der Autobahnen möglichst nur von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erlaubt werden. Gegebenenfalls kommt auch ein Verbot der Autobahnbenutzung an anderen Feiertagen (z. B. Weihnachten) sowie an den Tagen davor und danach in Betracht.
- 119** b) Auf Bundesstraßen samt ihren Ortsdurchfahrten und auf anderen Straßen mit erheblichem Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften darf solcher Verkehr in der Regel nur von Montag 9.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr erlaubt werden. Die Benutzung von Straßen mit starkem Berufsverkehr ist in der Regel werktags von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr zu verbieten.
- 120** Zu Buchstabe a und b:
- Ist die Sperrung einer Autobahn, einer ganzen Fahrbahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist das in der Regel nur in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu erlauben.
- 121** 3. Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer VI 2 Buchstabe a Satz 2 kann abgesehen werden, wenn Last- und Leerfahrten mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, deren transportbedingte und nach der Ausnahmegenehmigung gemäß § 70 StVZO bzw. nach der Erlaubnis gemäß § 29 Abs. 3 StVO zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt, sofern sie die in Nummer V 4 Buchstabe a bis c (Rn. 100, 101) aufgeführten Abmessungen nicht überschreiten. Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer VI 2 kann ferner abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist und bei einer Beschränkung der Fahrzeit die termingerechte Durchführung des Transportauftrags nicht gewährleistet ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Eilbedürftigkeit durch Verschulden des Antragstellers entstanden ist.
- 122** Ein Abweichen soll nicht zugelassen werden, wenn es erhebliche Einschränkungen des allgemeinen Verkehrs zu Verkehrsspitzenzeiten oder auf Strecken mit starkem Verkehrsaufkommen zur Folge haben würde. In diesen Fällen muß der Transport auf weniger bedeutende Straßen ausweichen.
- 123** 4. Um einen reibungslosen Ablauf des Großraum- und Schwerverkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnisbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.

- 124 5. a) Soweit es die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfordert, sind Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen; insbesondere werden die von den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden und Bahnunternehmen mitgeteilten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren grundsätzlich in die Erlaubnis aufgenommen. Erforderlichenfalls ist für den ganzen Fahrweg oder für bestimmte Fahrstrecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.
- 125 b) Es ist vorzuschreiben, daß die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und zu sichern ist.
- 126 c) Die Auflage, das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination besonders kenntlich zu machen, ist häufig geboten, etwa durch Verwendung von Kennleuchten mit gelbem Blinklicht (§ 38 Abs. 3) oder durch Anbringung weiß-rot-weißer Warntafeln oder weiß-roter Warntafeln am Fahrzeug oder Fahrzeugkombination selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug. Auf die „Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen“ (VkB 1974 S. 2) wird verwiesen.
- 127 d) Außerdem ist die Auflage aufzunehmen, daß vor Fahrtantritt zu prüfen ist, ob die im Erlaubnisbescheid festgelegten Abmessungen, insbesondere die vorgeschriebene Höhe, eingehalten werden.
- 128 6. Der Antragsteller hat bei der Antragstellung folgende Haftungserklärung bzw. folgenden Haftungsverzicht abzugeben: „Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbaulastträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte ferner darauf, Ansprüche daraus herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht.“
- 129 7. Es kann geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal und private Begleitfahrzeuge mit oder ohne Wechselverkehrszeichen-Anlage vorzuschreiben. Begleitfahrzeuge mit Wechselverkehrszeichen-Anlage sind gemäß "Merkblatt über die Ausrüstung eines privaten Begleitfahrzeuges" auszurüsten. Ein Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage darf nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände das Zeigen von Verkehrszeichen durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen ist. Diese Voraussetzung liegt bei einem Großraumtransport insbesondere vor, wenn bei einem Transport
- 130 a) auf Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind
- bei zwei oder mehr Fahrstreifen
plus Seitenstreifen je Richtung die
Breite über alles 4,50 m

- bei zwei Fahrstreifen ohne
Seitenstreifen je Richtung die
Breite über alles
(bei anderen Querschnitten ist die
Regel sinngemäß anzuwenden)

4 m

oder

- 131 b) auf anderen Straßen in der Regel
die Breite über alles von
die Länge über alles von

3 m
27 m

überschritten wird,

- 132 c) auf allen Straßen
der Sicherheitsabstand bei Überführungsbauwerken von 10 cm nicht eingehalten werden kann.

Die Voraussetzungen liegen ebenfalls vor, wenn im Richtungsverkehr aufgrund des Gewichtes des Transportes nur eine Einzelfahrt oder die Fahrt mit Pkw-Verkehr über Brücken durchgeführt werden darf.

- 133 Eine polizeiliche Begleitung ist grundsätzlich nur erforderlich, wenn

- a) bei Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind
 - bei zwei oder mehr Fahrstreifen plus Seitenstreifen je Richtung die Breite über alles von 5,50 m,
 - bei zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen je Richtung die Breite von 4,50 m oder
- b) auf anderen Straßen
 - die Breite über alles von 3,50 m

überschritten wird.

- 134 Polizeiliche Maßnahmen aus Anlaß eines Transportes sind nur erforderlich, wenn

- a) der Gegenverkehr gesperrt werden muß,
- b) bei einer Durchfahrt durch ein Überführungsbauwerk oder durch sonstige feste Straßenüberbauten der Transport nur in abgesenktem Zustand erfolgen kann

oder

- c) bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen
- oder

- d) eine besondere Anordnung für das Überfahren bestimmter Brückenbauwerke aufgrund der Länge des betreffenden Bauwerkes erforderlich ist.

135 Sofern eine polizeiliche Begleitung/polizeiliche Maßnahme erforderlich ist, ist der Transport frühzeitig, in der Regel spätestens 48 Stunden vor Fahrtantritt, bei der für den Ausgangsort zuständigen Polizeidienststelle anzumelden.

136 8. Entfällt nach Nummer V 4 (*Rn. 100 ff.*) das Anhörungsverfahren, so ist dem Erlaubnisnehmer die Auflage zu erteilen, vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der beabsichtigte Fahrtweg für den Verkehr geeignet ist.

137 VII. Dauererlaubnis

1. Einem Antragsteller kann, wenn die Voraussetzungen nach Nummer IV (*Rn. 84 ff.*) vorliegen und er nachweist, daß er häufig entsprechenden Verkehr durchführt, eine auf höchstens drei Jahre befristete Dauererlaubnis für Großraum- und Schwerverkehr erteilt werden.

138 2. Eine Dauererlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

a) polizeiliche Begleitung nicht erforderlich ist und

b) der Antragsteller Großraum- und Schwertransporte schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und verkehrssicheren Fahrzeugen ohne Beanstandung durchgeführt hat.

139 3. Die Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken; statt eines bestimmten Fahrtwegs können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. Eine Dauererlaubnis kann auch für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Straßenverkehrsbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

140 4. In die Dauererlaubnis ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu überprüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrtweg für den Verkehr geeignet ist. Die Maße und Gewichte, die einzuhalten sind, und die Güter, die befördert werden dürfen, sind genau festzulegen.

150 5. Für die Zustellung und Abholung von Eisenbahnwagen zwischen einem Bahnhof und einer Versand- oder Empfangsstelle kann eine befristete Dauererlaubnis erteilt werden, wenn der Verkehr auf der Straße und deren Zustand dies zulassen.

151 6. Die höhere Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt,

kann zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V 4 aufgeführten Abmessungen, Achslasten und Gesamtgewichten erteilen. Dies gilt auch, wenn das Sichtfeld (§ 35b Abs. 2 StVZO) eingeschränkt ist. Die Dauererlaubnis ist auf die Geltungsdauer und den Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO zu beschränken.

- 152 7. Eine Dauererlaubnis darf nur unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn der Verkehrsablauf unzumutbar beeinträchtigt wird oder sonstige erhebliche Belästigungen oder Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer eingetreten sind. Die Dauererlaubnis kann widerrufen werden, wenn der Erlaubnisinhaber eine Auflage nicht erfüllt.
- 153 8. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis VI sinngemäß anzuwenden.
- 154 VIII. Sonderbestimmungen für Autokräne
1. Die Vorschriften in Nummer IV 1 Buchstabe a (Rn. 84) sowie in Nummer V 5 Buchstabe b und V 5 Buchstabe c (Rn. 107 ff.) sind nicht anzuwenden.
- 155 2. Die Vorschriften in Nummer VI 2 (Rn. 117 ff.) sind nicht anzuwenden, wenn folgende Abmessungen, Achslasten und zulässigen Gesamtgewichte nicht überschritten werden:
- | | |
|-----------------------------|-------|
| a) Höhe über alles | 4 m |
| b) Breite über alles | 3 m |
| c) Länge über alles | 15 m |
| d) Einzelachslast | 12 t |
| e) Doppelachslast | 24 t |
| f) Zulässiges Gesamtgewicht | 48 t. |
- 156 3. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis VII sinngemäß anzuwenden.

Zu § 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot

Zu Absatz 1

- 1 I. Unnötiger Lärm wird auch verursacht durch
1. unnötiges Laufenlassen des Motors stehender Fahrzeuge,
 2. Hochjagen des Motors im Leerlauf und beim Fahren in niedrigen Gängen,
 3. unnötig schnelles Beschleunigen des Fahrzeugs, namentlich beim Anfahren,
 4. zu schnelles Fahren in Kurven,

- 5 5. unnötig lautes Zuschlagen von Wagentüren, Motorhauben und Kofferraumdeckeln.
- 6 II. Vermeidbare Abgasbelastigungen treten vor allem bei den in Nummer 1 bis 3 aufgeführten Ursachen auf.

Zu Absatz 2

- 7 I. Als Nachtzeit gilt die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr.
- 8 II. Nur Veranstaltungen mit nur wenigen Kraftfahrzeugen und solche, die weitab von menschlichen Behausungen stattfinden, vermögen die Nachtruhe nicht zu stören.
- 9 III. Die Polizei und die betroffenen Gemeinden sind zu hören.

Zu Absatz 3

- 10 Vom Sonntagsfahrverbot sind nicht betroffen Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen, ferner Zugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache des zulässigen Gesamtgewichts beträgt.
- 11 Das Sonntagsfahrverbot gilt ebenfalls nicht für Kraftfahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar der Fahrzeuge gehören (z. B. Ausstellungs-, Filmfahrzeuge).

Zu § 31 Sport und Spiel

- 1 I. Gegen Spiele auf Gehwegen soll nicht eingeschritten werden, solange dadurch die Fußgänger nicht gefährdet oder wesentlich behindert oder belastigt werden.
- 2 II. 1. Die Straßenverkehrsbehörden sollten, selbst in stärker bewohnten Innenbezirken von Großstädten, die Schaffung von Spielplätzen anregen. Auch wenn Spielplätze und sonstige Anlagen, wo Kinder spielen können, zur Verfügung stehen, muß geprüft werden, wie Kinder auf denjenigen Straßen geschützt werden können, auf denen sich Kinderspiele erfahrungsgemäß nicht unterbinden lassen.
- 3 Eine Möglichkeit hierzu kann die Einrichtung von Spielstraßen sein. Sie kommt aber nur dann in Frage, wenn es möglich ist, die Straße auch für den Anliegerverkehr zu sperren. Dann ist Zeichen 250 mit dem Zusatzschild „Spielstraße“ aufzustellen.
- 4 2. Wohnstraßen und auch andere Straßen ohne Verkehrsbedeutung, auf denen der Kraftfahrer mit spielenden Kindern rechnen muß, brauchen nach der Erfahrung nicht zu „Spielstraßen“ erklärt werden. Auch das Zeichen 136 ist dort in der Regel entbehrlich. Gegen Kinderspiele sollte dort nicht eingeschritten werden.
- 5 III. 1. Die Freigabe von Straßen zum Wintersport, besonders zum Rodeln, ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Vor allem sind nur solche Straßen

und Plätze dafür auszuwählen, die keinen oder nur geringen Fahrzeugverkehr aufweisen.

- 6 2. Wo die Benutzung von Skiern oder Schlitten ortsüblich ist, ist nicht einzuschreiben. Wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, sind in solchen Orten verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen (Zusatzschild hinter Zeichen 101, Zusatzschild hinter Zeichen 250).

Zu § 32 Verkehrshindernisse

Zu Absatz 1

- 1 I. Insbesondere in ländlichen Gegenden ist darauf zu achten, daß verkehrswidrige Zustände infolge von Verschmutzung der Fahrbahn durch Vieh oder Ackerfahrzeuge möglichst unterbleiben (z. B. durch Reinigung der Bereifung vor Einfahren auf die Fahrbahn), jedenfalls aber unverzüglich beseitigt werden.
- 2 II. Zuständige Stellen dürfen nach Maßgabe der hierfür erlassenen Vorschriften die verkehrswidrigen Zustände auf Kosten des Verantwortlichen beseitigen.
- 3 III. Kennzeichnung von Containern und Wechselbehältern
- Die Aufstellung von Containern und Wechselbehältern im öffentlichen Verkehrsraum bedarf der Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.
- 4 Als „Mindestvoraussetzung“ für eine Genehmigung ist die sachgerechte Kennzeichnung von Containern und Wechselbehältern erforderlich.
- 5 Einzelheiten hierzu gibt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

Zu § 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

Zu Absatz 1 Nr. 1

- 1 Lautsprecher aus Fahrzeugen erschweren den Verkehr immer.

Zu Absatz 1 Nr. 2

- 2 Das Ausrufen von Zeitungen und Zeitschriften wird den Verkehr nur unter außergewöhnlichen Umständen gefährden oder erschweren.

Zu Absatz 2

- 3 I. Schon bei nur oberflächlicher Betrachtung darf eine Einrichtung nicht den Eindruck erwecken, daß es sich um ein amtliches oder sonstiges zugelassenes Verkehrszei-

chen oder eine amtliche Verkehrseinrichtung handelt. Verwechselbar ist eine Einrichtung auch dann, wenn (nur) andere Farben gewählt werden.

- 4 II. Auch Beleuchtung im Umfeld der Straße darf die Wirkung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht beeinträchtigen.
- 5 III. Wenn auf Grundstücken, auf denen kein öffentlicher Verkehr stattfindet, z. B. auf Fabrik- oder Kasernenhöfen, zur Regelung des dortigen Verkehrs den Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen gleiche Einrichtungen aufgestellt sind, darf das auch dann nicht beanstandet werden, wenn diese Einrichtungen von einer Straße aus sichtbar sind. Denn es ist wünschenswert, wenn auf nichtöffentlichem Raum sich der Verkehr ebenso abwickelt wie auf öffentlichen Straßen.

Zu § 35 Sonderrechte

Zu den Absätzen 1 und 5

- 1 I. Bei Fahrten, bei denen nicht alle Vorschriften eingehalten werden können, sollte, wenn möglich und zulässig, die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt werden. Bei Fahrten im Geschlossenen Verband sollte mindestens das erste Kraftfahrzeug blaues Blinklicht verwenden.
- 2 II. Das Verhalten geschlossener Verbände mit Sonderrecht

Selbst hoheitliche Aufgaben oder militärische Erfordernisse rechtfertigen es kaum je, und zudem ist es mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit (Absatz 8) auch dann wohl nie zu verantworten, daß solche geschlossenen Verbände auf Weisung eines Polizeibeamten (§ 36 Abs. 1) nicht warten oder Kraftfahrzeugen, die mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn (§ 38 Abs. 1) fahren, nicht freie Bahn schaffen.

Zu Absatz 2

- 3 I. Die Erlaubnis (§ 29 Abs. 2 und 3) ist möglichst frühzeitig vor Marschbeginn bei der zuständigen Verwaltungsbehörde zu beantragen, in deren Bezirk der Marsch beginnt.
- 4 II. Die zuständige Verwaltungsbehörde beteiligt die Straßenbaubehörden und die Polizei. Geht der Marsch über den eigenen Bezirk hinaus, so beteiligt sie die anderen zuständigen Verwaltungsbehörden. Berührt der Marsch Bahnanlagen, so sind zudem die Bahnunternehmen zu hören. Alle beteiligten Behörden sind verpflichtet, das Erlaubnisverfahren beschleunigt durchzuführen.
- 5 III. Die Erlaubnis kann auch mündlich erteilt werden. Wenn es die Verkehrs- und Straßenverhältnisse dringend erfordern, sind Bedingungen zu stellen oder Auflagen zu machen. Es kann auch geboten sein, die Benutzung bestimmter Straßen vorzuschreiben.

- 6 IV. Wenn der Verkehr auf der Straße und deren Zustand dies zulassen, kann eine Dauererlaubnis erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn der genehmigte Verkehr zu unerträglichen Behinderungen des anderen Verkehrs führen würde.

Zu Absatz 3

- 7 In die Vereinbarungen sind folgende Bestimmungen aufzunehmen:
1. Ein Verkehr mit mehr als 50 Kraftfahrzeugen in geschlossenem Verband (§ 27) ist möglichst frühzeitig - spätestens fünf Tage vor Marschbeginn - der zuständigen Verwaltungsbehörde anzuzeigen, in deren Bezirk der Marsch beginnt. Bei besonders schwierigen Verkehrslagen ist die zuständige Verwaltungsbehörde berechtigt, eine kurze zeitliche Verlegung des Marsches anzuordnen.
 - 8 2. Ein Verkehr mit Kraftfahrzeugen, welche die in der Vereinbarung bestimmten Abmessungen und Gewichte überschreiten, bedarf der Erlaubnis. Diese ist möglichst frühzeitig zu beantragen. Auflagen können erteilt werden, wenn es die Verkehrs- oder Straßenverhältnisse dringend erfordern. Das Verfahren richtet sich nach Nummer II zu Absatz 2 (Rn. 4).

Zu Absatz 4

- 9 Es sind sehr wohl Fälle denkbar, in denen schon eine unmittelbar drohende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung einen jener Hoheitsträger zwingt, die Beschränkungen der Sonderrechte nicht einzuhalten. Dann darf das nicht beanstandet werden.

Zu Absatz 5

- 10 I. Das zu Absatz 2 Gesagte gilt entsprechend.
- 11 II. In Vereinbarungen über Militärstraßen nach Artikel 57 Abs. 4 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (BGBl. 1961 II S. 1183), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2594), in der jeweils geltenden Fassung, sind die zu Absatz 3 erwähnten Bestimmungen (Rn. 7 und 8) aufzunehmen.
- 12 III. Die Truppen können sich der zuständigen militärischen Verkehrsdienststelle der Bundeswehr bedienen, welche die erforderliche Erlaubnis einholt oder die erforderliche Anzeige übermittelt.

Zu Absatz 6

- 13 I. Satz 1 gilt auch für Fahrzeuge des Straßenwinterdienstes, die zum Schneeräumen, Streuen usw. eingesetzt sind.
- 14 II. Die Fahrzeuge sind nach DIN 30 710 zu kennzeichnen.

- 15 III. Nicht gekennzeichnete Fahrzeuge dürfen die Sonderrechte nicht in Anspruch nehmen.
- 16 IV. Die Warnkleidung muß der EN 471 entsprechen. Folgende Anforderungsmerkmale der EN 471 müssen hierbei eingehalten werden:
- 17 1. Warnkleidungsausführung (Absatz 4.1) mindestens die Klasse 2 gemäß Tabelle 1,
- 18 2. Farbe (Absatz 5.1) ausschließlich fluoreszierendes Orange-Rot gemäß Tabelle 2,
- 19 3. Mindestrückstrahlwerte (Absatz 6.1) die Klasse 2 gemäß Tabelle 5.
- 20 Warnkleidung, deren Warnwirkung durch Verschmutzung, Alterung oder Abnahme der Leuchtkraft der verwendeten Materialien nicht mehr ausreicht, darf nicht verwendet werden.

Abschnitt B

Zu § 36 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

Zu Absatz 1

- 1 I. Dem fließenden Verkehr dürfen nur diejenigen Polizeibeamten, die selbst als solche oder deren Fahrzeuge als Polizeifahrzeuge erkennbar sind, Zeichen und Weisungen geben. Das gilt nicht bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen.
- 2 II. Weisungen müssen klar und eindeutig sein. Es empfiehlt sich, sie durch Armbewegungen zu geben. Zum Anhalten kann der Beamte eine Winkerkelle benutzen oder eine rote Leuchte schwenken.

Zu den Absätzen 2 und 4

- 3 I. Ist der Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen regelungsbedürftig, so sollte er vorzugsweise durch Lichtzeichenanlagen geregelt werden; selbst an besonders schwierigen und überbelasteten Kreuzungen werden Lichtzeichenanlagen im allgemeinen den Anforderungen des Verkehrs gerecht. An solchen Stellen kann es sich empfehlen, Polizeibeamte zur Überwachung des Verkehrs einzusetzen, die dann erforderlichenfalls in den Verkehrsablauf eingreifen.
- 4 II. Wenn besondere Verhältnisse es erfordern, kann der Polizeibeamte mit dem einen Arm "Halt" anordnen und mit dem anderen abbiegenden Verkehr freigeben.
- 5 III. Bei allen Zeichen sind die Arme so lange in der vorgeschriebenen Haltung zu belassen, bis sich der Verkehr auf die Zeichen eingestellt hat. Die Grundstellung muß jedoch bis zur Abgabe eines neuen Zeichens beibehalten werden.
- 6 IV. Die Zeichen müssen klar und bestimmt, aber auch leicht und flüssig gegeben werden.

Zu Absatz 5

- 7 I. Verkehrskontrollen sind sowohl solche zur Prüfung der Fahrtüchtigkeit der Führer oder der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere als auch solche zur Prüfung des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung der Fahrzeuge.
- 8 II. Straßenkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (§ 12 Abs. 1 und 2 GüKG) sollen in Zusammenarbeit mit der örtlich zuständigen Polizei durchgeführt werden.

Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

- 1 Die Gleichungen der Farbgrenzlinien in der Farbtafel nach DIN 6163 Blatt 5 sind einzuhalten.

Zu Absatz 1

- 2 So bleiben z. B. die Zeichen 209 ff. „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ neben Lichtzeichen gültig, ebenso die die Benutzung von Fahrstreifen regelnden Längsmarkierungen (Zeichen 295, 296, 297, 340).

Zu Absatz 2

- 3 I. Die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen setzt eine genaue Prüfung der örtlichen Gegebenheiten baulicher und verkehrlicher Art voraus und trägt auch nur dann zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs bei, wenn die Regelung unter Berücksichtigung der Einflüsse und Auswirkungen im Gesamtstraßennetz sachgerecht geplant wird. Die danach erforderlichen Untersuchungen müssen von Sachverständigen durchgeführt werden.
- 4 II. Wechsellichtzeichen dürfen nicht blinken, auch nicht vor Farbwechsel.
- 5 III. Die Lichtzeichen sind rund, soweit sie nicht Pfeile oder Sinnbilder darstellen. Die Unterkante der Lichtzeichen soll in der Regel 2,10 m und, wenn die Lichtzeichen über der Fahrbahn angebracht sind, 4,50 m vom Boden entfernt sein.
- 6 IV. Die Haltlinie (Zeichen 294) sollte nur so weit vor der Lichtzeichenanlage angebracht werden, daß die Lichtzeichen aus einem vor ihr wartenden Personenkraftwagen noch ohne Schwierigkeit beobachtet werden können (vgl. aber Nummer III 3 zu § 25; Rn. 5). Befindet sich z. B. die Unterkante des grünen Lichtzeichens 2,10 m über einem Gehweg, so sollte der Abstand zur Haltlinie 3,50 m betragen, jedenfalls über 2,50 m. Sind die Lichtzeichen wesentlich höher angebracht oder muß die Haltlinie in geringerem Abstand markiert werden, so empfiehlt es sich, die Lichtzeichen verkleinert weiter unten am gleichen Pfosten zu wiederholen.

Zu den Nummern 1 und 2

- 7 I. An Kreuzungen und Einmündungen sind Lichtzeichenanlagen für den Fahrverkehr erforderlich,
 1. wo es wegen fehlender Übersicht immer wieder zu Unfällen kommt und es nicht möglich ist, die Sichtverhältnisse zu verbessern oder den kreuzenden oder einmündenden Verkehr zu verbieten,
- 8 2. wo immer wieder die Vorfahrt verletzt wird, ohne daß dies mit schlechter Erkennbarkeit der Kreuzung oder mangelnder Verständlichkeit der Vorfahrtregelung zusammenhängt, was jeweils durch Unfalluntersuchungen zu klären ist,
- 9 3. wo auf einer der Straßen, sei es auch nur während der Spitzenstunden, der Verkehr so stark ist, daß sich in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten ein großer Rückstau bildet oder einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen.
- 10 II. Auf Straßenabschnitten, die mit mehr als 70 km/h befahren werden dürfen, sollen Lichtzeichenanlagen nicht eingerichtet werden; sonst ist die Geschwindigkeit durch Zeichen 274 in ausreichender Entfernung zu beschränken.
- 11 III. Bei Lichtzeichen, vor allem auf Straßen, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, soll geprüft werden, ob es erforderlich ist, durch geeignete Maßnahmen (z. B. Blenden hinter den Lichtzeichen, übergroße oder wiederholte Lichtzeichen, entsprechende Gestaltung der Optik) dafür zu sorgen, daß sie auf ausreichende Entfernung erkennbar sind. Ferner ist die Wiederholung von Lichtzeichen links von der Fahrbahn, auf Inseln oder über der Straße zu erwägen, weil nur rechts stehende Lichtzeichen durch voranfahrende größere Fahrzeuge verdeckt werden können.
- 12 IV. Sind im Zuge einer Straße mehrere Lichtzeichenanlagen eingerichtet, so empfiehlt es sich in der Regel, sie aufeinander abzustimmen (z. B. auf eine Grüne Welle). Jedenfalls sollte dafür gesorgt werden, daß bei dicht benachbarten Kreuzungen der Verkehr, der eine Kreuzung noch bei „Grün“ durchfahren konnte, auch an der nächsten Kreuzung „Grün“ vorfindet.
- 13 V. Häufig kann es sich empfehlen, Lichtzeichenanlagen verkehrsabhängig so zu schalten, daß die Stärke des Verkehrs die Länge der jeweiligen Grünphase bestimmt. An Kreuzungen und Einmündungen, an denen der Querverkehr schwach ist, kann sogar erwogen werden, der Hauptrichtung ständig Grün zu geben, das von Fahrzeugen und Fußgängern aus der Querrichtung erforderlichenfalls unterbrochen werden kann.
- 14 VI. Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten läßt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, daß auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist. Solange die Lichtzeichenanlagen, die nicht nur ausnahmsweise in Betrieb sind, nachts abgeschaltet sind, soll in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten gelbes Blinklicht gegeben werden. Darüber hinaus kann es sich empfehlen, negative Vor-

fahrtzeichen (Zeichen 205 und 206) von innen zu beleuchten. Solange Lichtzeichen gegeben werden, dürfen diese Vorfahrtzeichen dagegen nicht beleuchtet sein.

- 15 VII. Bei der Errichtung von Lichtzeichenanlagen an bestehenden Kreuzungen und Einmündungen muß immer geprüft werden, ob neue Markierungen (z. B. Abbiegestreifen) anzubringen sind oder alte Markierungen (z. B. Fußgängerüberwege) verlegt oder aufgehoben werden müssen, ob Verkehrseinrichtungen (z. B. Geländer für Fußgänger) anzubringen oder ob bei der Straßenbaubehörde anzuregende bauliche Maßnahmen (Verbreiterung der Straßen zur Schaffung von Stauraum) erforderlich sind.
- 16 VIII. Die Schaltung von Lichtzeichenanlagen bedarf stets gründlicher Prüfung. Dabei ist auch besonders auf die sichere Führung der Abbieger zu achten.
- 17 IX. Besonders sorgfältig sind die Zeiten zu bestimmen, die zwischen dem Ende der Grünphase für die eine Verkehrsrichtung und dem Beginn der Grünphase für die andere (kreuzende) Verkehrsrichtung liegen. Die Zeiten für Gelb und Rot-Gelb sind unabhängig von dieser Zwischenzeit festzulegen. Die Übergangszeit Rot und Gelb (gleichzeitig) soll für Kraftfahrzeugströme eine Sekunde dauern, darf aber nicht länger als zwei Sekunden sein. Die Übergangszeit Gelb richtet sich bei Kraftfahrzeugströmen nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zufahrt. In der Regel beträgt die Gelbzeit 3 s bei zul. $V = 50$ km/h, 4 s bei zul. $V = 60$ km/h und 5 s bei zul. $V = 70$ km/h. Bei verkehrsabhängigen Lichtzeichenanlagen ist beim Rücksprung in die gleiche Phase eine Alles-Rot-Zeit von mindestens 1 s einzuhalten, ebenso bei Fußgänger-Lichtzeichenanlagen mit der Grundstellung Dunkel für den Fahrzeugverkehr. Bei Fußgänger-Lichtzeichenanlagen soll bei Ausführung eines Rücksprungs in die gleiche Fahrzeugphase die Mindestsperrzeit für den Fahrzeugverkehr 4 s betragen.
- 18 X. Pfeile in Lichtzeichen
 1. Solange ein grüner Pfeil gezeigt wird, darf kein anderer Verkehrsstrom Grün haben, der den durch den Pfeil gelenkten kreuzt; auch darf Fußgängern, die in der Nähe den gelenkten Verkehrsstrom kreuzen, nicht durch Markierung eines Fußgängerüberwegs Vorrang gegeben werden. Schwarze Pfeile auf Grün dürfen nicht verwendet werden.
 - 19 2. Wenn in einem von drei Leuchtfeldern ein Pfeil erscheint, müssen auch in den anderen Feldern Pfeile gezeigt werden, die in die gleiche Richtung weisen. Vgl. Nummer X 6.
 - 20 3. Darf aus einer Kreuzungszufahrt, die durch ein Lichtzeichen geregelt ist, nicht in allen Richtungen weitergefahren werden, so ist die Fahrtrichtung durch die Zeichen 209 bis 214 vorzuschreiben. Vgl. dazu Nummer VI zu den Zeichen 209 bis 214 (Rn. 7 und 8). Dort, wo Mißverständnisse sich auf andere Weise nicht beheben lassen, kann es sich empfehlen, zusätzlich durch Pfeile in den Lichtzeichen die vorgeschriebene Fahrtrichtung zum Ausdruck zu bringen; dabei sind schwarze Pfeile auf Rot und Gelb zu verwenden.

- 21 4. Pfeile in Lichtzeichen dürfen nicht in Richtungen weisen, die durch die Zeichen 209 bis 214 verboten sind.
- 22 5. Werden nicht alle Fahrstreifen einer Kreuzungszufahrt zur gleichen Zeit durch Lichtzeichen freigegeben, so kann auf Pfeile in den Lichtzeichen dann verzichtet werden, wenn die in die verschiedenen Richtungen weiterführenden Fahrstreifen baulich so getrennt sind, daß zweifelsfrei erkennbar ist, für welche Richtung die verschiedenen Lichtzeichen gelten. Sonst ist die Richtung, für die die Lichtzeichen gelten, durch Pfeile in den Lichtzeichen zum Ausdruck zu bringen.
- 23 Hierbei sind Pfeile in allen Lichtzeichen nicht immer erforderlich. Hat z. B. eine Kreuzungszufahrt mit Abbiegestreifen ohne bauliche Trennung ein besonderes Lichtzeichen für den Abbiegeverkehr, so genügen in der Regel Pfeile in diesen Lichtzeichen. Für den anderen Verkehr sollten Lichtzeichen ohne Pfeile gezeigt werden. Werden kombinierte Pfeile in solchen Lichtzeichen verwendet, dann darf in keinem Fall gleichzeitig der zur Hauptrichtung parallel gehende Fußgängerverkehr freigegeben werden (vgl. Nummer XI; Rn. 27 ff.).
- 24 6. Wo für verschiedene Fahrstreifen besondere Lichtzeichen gegeben werden sollen, ist die Anbringung der Lichtzeichen besonders sorgfältig zu prüfen (z. B. Lichtzeichenbrücken, Peitschenmaste, Wiederholung am linken Fahrbahnrand). Wo der links abbiegende Verkehr vom übrigen Verkehr getrennt geregelt ist, sollte das Lichtzeichen für den Linksabbieger nach Möglichkeit zusätzlich über der Fahrbahn angebracht werden; eine Anbringung allein links ist in der Regel nur bei Fahrbahnen für eine Richtung möglich, wenn es für Linksabbieger lediglich einen Fahrstreifen gibt.
- 25 7. Wo der Gegenverkehr durch Rotlicht aufgehalten wird, um Linksabbiegern, die sich bereits auf der Kreuzung oder Einmündung befinden, die Räumung zu ermöglichen, kann das diesen durch einen nach links gerichteten grünen Pfeil, der links hinter der Kreuzung angebracht ist, angezeigt werden. Gelbes Licht darf zu diesem Zweck nicht verwendet werden.
- 26 8. Eine getrennte Regelung des abbiegenden Verkehrs setzt in der Regel voraus, daß für ihn auf der Fahrbahn ein besonderer Fahrstreifen mit Richtungspfeilen markiert ist (Zeichen 297).
- 27 XI. Grünpfeil
1. Der Einsatz des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) kommt nur in Betracht, wenn der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Es darf nicht verwendet werden, wenn
- 28 a) dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird,

- 29 b) für den entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 4 verwendet wird,
- 30 c) Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben,
- 31 d) beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
- 32 e) beim Rechtsabbiegen starker Fußgänger- oder Fahrradverkehr, der seinerseits freigegeben ist, gekreuzt werden muß oder der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist,
- 33 f) für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen oder
- 34 g) die Lichtzeichenanlage überwiegend der Schulwegsicherung sowie dem Schutz von Behinderten oder älteren Menschen dient.
- 35 2. An Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von blinden oder sehbehinderten Verkehrsteilnehmern überquert werden, soll die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist sie im Ausnahmefall dennoch erforderlich, sind Lichtzeichenanlagen dort zur Sicherheit dieses Personenkreises mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.
- 36 3. Bei Verwendung des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund müssen die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden das damit in Verbindung stehende Unfallgeschehen innerhalb der ersten beiden Jahre nach Anbringung beobachten und auswerten. Bei Unfallhäufung im Zusammenhang mit der Grünpfeil-Regelung (z. B. zwei oder mehr Unfälle mit schwerem Sachschaden bzw. Personenschaden) ist das Schild zu entfernen.
- 37 4. Der auf schwarzem Grund ausgeführte grüne Pfeil darf nicht leuchten, nicht beleuchtet sein und nicht retroreflektieren. Das Schild hat eine Breite von 250 mm und eine Höhe von 250 mm.

Zu Nummer 2

- 38 Vgl. für verengte Fahrbahn Nummer II zu Zeichen 208 (Rn. 2); bei Festlegung der Phasen ist sicherzustellen, daß auch langsamer Fahrverkehr das Ende der Engstelle erreicht hat, bevor der Gegenverkehr freigegeben wird.

Zu Nummer 3

- 39 Die Farbfolge Gelb-Rot darf lediglich dort verwendet werden, wo Lichtzeichenanlagen nur in größeren zeitlichen Abständen in Betrieb gesetzt werden müssen, z. B. an Bahnüber-

gängen, 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 Liniennomnibussen 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.

Zu Nummer 4

- 40 I. Vgl. Nummer X 6 bis 8 zu den Nummern 1 und 2; *Rn. 24 bis 26.*
- 41 II. Besondere Zeichen sind die in der Anlage 4 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung aufgeführten. Zur Markierung vorbehaltenen Fahrstreifen vgl. zu Zeichen 245.

Zu Nummer 5

- 42 I. Im Lichtzeichen für Fußgänger muß das rote Sinnbild einen stehenden, das grüne einen schreitenden Fußgänger zeigen.
- 43 II. Lichtzeichen für Radfahrer sollten in der Regel das Sinnbild eines Fahrrades zeigen. Besondere Lichtzeichen für Radfahrer, die vor der kreuzenden Straße angebracht werden, sollten in der Regel auch Gelb sowie Rot und Gelb (gleichzeitig) zeigen. Sind solche Lichtzeichen für einen abbiegenden Radfahrverkehr bestimmt, kann entweder in den Lichtzeichen zusätzlich zu dem farbigen Sinnbild des Fahrrades ein farbiger Pfeil oder über den Lichtzeichen das leuchtende Sinnbild eines Fahrrades und in den Lichtzeichen ein farbiger Pfeil gezeigt werden.

Zu Nummer 6

- 44 In den Fällen, in denen Radfahrer- und Fußgängerfurten nebeneinander liegen, bieten sich folgende Lösungen an:
 - 1. Für Radfahrer wird kein besonderes Lichtzeichen gegeben. Durch ein Zusatzschild kann deutlich gemacht werden, daß die Radfahrer die Lichtzeichen für Fußgänger zu beachten haben.
- 45 2. In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gezeigt.
- 46 3. Über der Lichtzeichenanlage für Fußgänger wird Zeichen 241 angebracht.
- 47 4. Neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht.

Beide Lichtzeichenanlagen müssen jeweils die gleiche Farbe zeigen.

Zu Absatz 3

- 48 I. Dauerlichtzeichen dürfen nur über markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296, 340) gezeigt werden. Über jedem Fahrstreifen einer Fahrbahn muß dann eines der beiden Lichtzeichen leuchten.
- 49 II. Die Unterkante der Lichtzeichen soll in der Regel 4,50 m vom Boden entfernt sein.
- 50 III. Die Lichtzeichen sind an jeder Kreuzung und Einmündung und erforderlichenfalls auch sonst in angemessenen Abständen zu wiederholen.
- 51 IV. Umkehrstreifen im besonderen

Sie empfehlen sich auf Straßen, auf denen zu gewissen Tageszeiten der Verkehr in der einen Richtung den in der anderen Richtung stark überwiegt (z. B. morgens stadteinwärts, abends stadtauswärts). Umkehrstreifen sollen in der Regel an Kreuzungen oder Einmündungen beginnen und enden. Über den Fahrstreifen, deren Verkehr umgestellt werden soll, müssen zuvor ausreichend lange Zeit gekreuzte rote Balken für beide Richtungen gezeigt werden.

Zu § 38 Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht

Zu den Absätzen 1 bis 3

- 1 Gegen mißbräuchliche Verwendung von gelbem und blauem Blinklicht an damit ausgerüsteten Fahrzeugen ist stets einzuschreiten.

Zu Absatz 3

- 2 I. Gelbes Blinklicht darf auf der Fahrt zur Arbeits- oder Unfallstelle nicht verwendet werden, während des Abschleppens nur, wenn der Zug ungewöhnlich langsam fahren muß oder das abgeschleppte Fahrzeug oder seine Ladung genehmigungspflichtige Übermaße hat. Fahrzeuge des Straßendienstes der öffentlichen Verwaltung dürfen gelbes Blinklicht verwenden, wenn sie Sonderrechte (§ 35 Abs. 6) beanspruchen oder vorgebaute oder angehängte Räum- oder Streugeräte mitführen.
- 3 II. Ortsfestes gelbes Blinklicht sollte nur sparsam verwendet werden und nur dann, wenn die erforderliche Warnung auf andere Weise nicht deutlich genug gegeben werden kann. Empfehlenswert ist vor allem, es anzubringen, um den Blick des Kraftfahrers auf Stellen zu lenken, die außerhalb seines Blickfeldes liegen, z. B. auf ein negatives Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206), wenn der Kraftfahrer wegen der baulichen Beschaffenheit der Stelle nicht ausreichend klar erkennt, daß er wartepflichtig ist. Aber auch auf eine Kreuzung selbst kann so hingewiesen werden, wenn diese besonders schlecht erkennbar oder aus irgendwelchen Gründen besonders gefährlich ist. Vgl. auch Nummer VI zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2; *Rn. 14*. Im gelben Blinklicht dürfen nur schwarze Sinnbilder für einen schreitenden Fußgänger, ein Fahrrad, eine Straßenbahn, einen Kraftomnibus, einen Reiter oder ein schwarzer Pfeil gezeigt werden.

- 4 III. Fahrzeuge und Ladungen sind als ungewöhnlich breit anzusehen, wenn sie die gesetzlich zugelassenen Breiten überschreiten (§ 32 Abs. 1 StVZO und § 22 Abs. 2)

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

- 1 I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen.
- 2 Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.
- 3 1. Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen.
- Verkehrszeichen, Markierungen, Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen.
- Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.
- 4 2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.
- Dabei gehört der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel besondere Aufmerksamkeit.
- 5 II. Soweit die StVO und diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Ausgestaltung und Beschaffenheit, für den Ort und die Art der Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur Rahmenvorschriften geben, soll im einzelnen nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden, den das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt erforderlichenfalls bekanntgibt.
- 6 III. Allgemeines über Verkehrszeichen
1. Es dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zulässt.
- Die Formen der Verkehrszeichen müssen den Mustern der StVO entsprechen.

- 7 2. Allgemeine Regeln zur Ausführung der Gestaltung von Verkehrszeichen einschließlich der verkehrsrechtlichen erforderlichen Anforderungen an ihre Materialien sind als Anlage zu dieser Verwaltungsvorschrift im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) ausgeführt.
- 8 3. Größe der Verkehrszeichen
- a) Die Ausführung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist auf das tatsächliche, individuelle Erfordernis zu begrenzen; unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden.
- 9 b) Sofern in dieser Vorschrift nichts anderes bestimmt wird, erfolgt die Wahl der benötigten Verkehrszeichengröße - auf dem Hintergrund einer sorgfältigen Abwägung - anhand der folgenden Tabellen:

Verkehrszeichen	Größe 1 (70 %)	Größe 2 (100 %)	Größe 3 (125 bzw. 140 %)
Ronde (Ø)	420	600	750 (125 %)
Dreieck (Seitenl.)	630	900	1260 (140 %)
Quadrat (Seitenl.)	420	600	840 (140 %)
Rechteck (H x B)	630 x 420	900 x 600	1260 x 840 (140 %)

Maße in mm

Zusatzzeichen	Größe 1 (70 %)	Größe 2 (100 %)	Größe 3 (125 %)
Höhe 1	231 x 420	330 x 600	412 x 750
Höhe 2	315 x 420	450 x 600	562 x 750
Höhe 3	420 x 420	600 x 600	750 x 750

Maße der Zusatzzeichen in mm

- 10 c) Größenangaben für Sonderformen (z. B. Zeichen 201 „Andreaskreuz“), die in dieser Vorschrift nicht ausgeführt werden, finden sich im VzKat.
- 11 d) In der Regel können die Verkehrszeichen folgenden Geschwindigkeitsbereichen zugeordnet werden:

Größen der Verkehrszeichen für Dreiecke, Quadrate und Rechtecke

Geschwindigkeitsbereich (km/h)	Größe
20 bis weniger als 50	1
50 bis 100	2
mehr als 100	3

Größen der Verkehrszeichen für Ronden

Geschwindigkeitsbereich (km/h)	Größe
0 bis 20	1
mehr als 20 bis 80	2
mehr als 80	3

- 12 e) Übergrößen der Verkehrszeichen können verwendet werden, wenn das an wichtigen Straßenstellen zur besseren Sichtbarkeit aus größerer Entfernung zweckmäßig ist.
- 13 f) Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung werden Verbote und vergleichbare Anordnungen zunächst durch Verkehrszeichen der Größe 3 angekündigt, Wiederholungen erfolgen in der Regel in der Größe 2.
- 14 g) In verkleinerter Ausführung dürfen nur diejenigen Verkehrszeichen angebracht werden, bei denen das in dieser Verwaltungsvorschrift ausdrücklich zugelassen ist. Das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße soll auch bei Übergrößen und Verkleinerungen gegeben sein. Im übrigen sind bei allen Verkehrszeichen kleine Abweichungen von den Maßen zulässig, wenn dieses aus besonderen Gründen notwendig ist und keine auffällige Veränderung des Zeichen bewirkt wird.
- 15 4. Die Ausführung der Verkehrszeichen darf nicht unter den Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen.
- 16 5. Als Schrift ist die Schrift für den Straßenverkehr DIN 1451, Teil 2 zu verwenden.
- 17 6. Die Farben müssen den Bestimmungen und Abgrenzungen des Normblattes „Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen - Farben und Farbgrößen“ (DIN 6171) entsprechen.
- 18 7. Alle Verkehrszeichen dürfen rückstrahlen oder von außen oder innen beleuchtet sein, soweit dies nicht ohnehin vorgeschrieben ist.
- 19 a) Vor allem bei Gefahrzeichen (§ 40) und Vorschriftzeichen (§ 41) empfiehlt sich in der Regel solche Ausführung (vgl. aber Nummer I zu Zeichen 283 und 286; Rn. 1).
- 20 b) Bei Verkehrszeichen, die rückstrahlen oder beleuchtet sind, ist darauf zu achten, daß die Wirkung der übrigen Verkehrszeichen nicht beeinträchtigt wird und Verkehrsteilnehmer durch die beleuchteten Verkehrszeichen nicht geblendet werden. Wo Verkehrszeichen von innen oder außen beleuchtet sind, müssen in der Nähe befindliche Verkehrszeichen, durch die eine War-
tepflicht angeordnet oder angekündigt wird, mindestens ebenso wirksam beleuchtet sein.

- 21 c) Im Interesse der Gleichheit des Erscheinungsbildes der Verkehrszeichen bei Tag und Nacht ist in der Regel eine voll retroreflektierende Ausführung einer nur teilweise retroreflektierenden vorzuziehen.
- 22 d) Vgl. Nummer 16 Satz 2 und 3; *Rn. 44*.
- 23 e) Ein Verkehrszeichen ist nicht schon dann von außen beleuchtet, wenn es von einer Straßenleuchte, vielmehr nur dann, wenn es von einer eigenen Lichtquelle angestrahlt ist.
- 24 f) Verkehrszeichen können auch als Wechselverkehrszeichen in Wechselzeichengebern dargestellt werden. Solche Zeichen können zeitweise gezeigt, geändert oder aufgehoben werden. Für die Wechselzeichengeber haben sich verschiedene Techniken als zweckmäßig erwiesen. Einzelheiten enthalten die „Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)“, die das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- 25 8. Die Verkehrszeichen müssen fest eingebaut sein, soweit sie nicht nur vorübergehend aufgestellt werden. Pfosten und Rahmen sollen grau oder weiß sein.
- 26 9. Verkehrszeichen sind gut sichtbar in etwa rechtem Winkel zur Verkehrsrichtung auf der rechten Seite der Straße anzubringen, soweit nicht in dieser Verwaltungsvorschrift anderes gesagt ist.
- 27 a) Links allein oder über der Straße allein dürfen sie nur angebracht werden, wenn Mißverständnisse darüber, daß sie für den gesamten Verkehr in einer Richtung gelten, nicht entstehen können und wenn sie so besonders auffallen und im Blickfeld des Fahrers liegen.
- 28 b) Wo nötig, vor allem an besonders gefährlichen Straßenstellen, können die Verkehrszeichen auf beiden Straßenseiten; bei getrennten Fahrbahnen auf beiden Fahrbahnseiten aufgestellt werden.
- 29 10. Es ist darauf zu achten, daß Verkehrszeichen nicht die Sicht behindern, insbesondere auch nicht die Sicht auf andere Verkehrszeichen oder auf Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen verdecken.
- 30 11. Häufung von Verkehrszeichen
- Weil die Bedeutung von Verkehrszeichen bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfaßbar sein muß, sind Häufungen von Verkehrszeichen zu vermeiden. Es ist daher stets vorrangig zu prüfen, auf welche vorgesehenen oder bereits vorhandenen Verkehrszeichen verzichtet werden kann.
- 31 Sind dennoch an einer Stelle oder kurz hintereinander mehrere Verkehrszeichen unvermeidlich, so muß dafür gesorgt werden, daß die für den fließenden Ver-

kehr wichtigen besonders auffallen. Kann dies nicht realisiert werden oder wird ein für den fließenden Verkehr bedeutsames Verkehrszeichen an der betreffenden Stelle nicht erwartet, so ist jene Wirkung auf andere Weise zu erzielen (z. B. durch Übergröße oder gelbes Blinklicht).

- 32 a) Am gleichen Pfosten oder sonst unmittelbar über- oder nebeneinander dürfen nicht mehr als drei Verkehrszeichen angebracht werden.
- 33 aa) Gefahrzeichen stehen in der Regel allein. Sie können mit Verkehrsverboten und Streckenverboten kombiniert werden, wenn durch das Gefahrzeichen vor der Gefahr gewarnt wird, deretwegen die Verbote ausgesprochen werden. Solche Kombinationen (z. B. Zeichen 103, 274 und 276, Zeichen 110 und 277, Zeichen 120, 264 und 274) sind zweckmäßig, weil das Gefahrzeichen dem Verkehrsteilnehmer klarmacht, warum die Vorschriften gegeben werden. Dann sind die Verkehrszeichen in möglichst geringer Entfernung vor der Gefahrstelle aufzustellen.
- 34 bb) Mehr als zwei Vorschriftzeichen sollen an einem Pfosten nicht angebracht werden. Sind ausnahmsweise drei solcher Verkehrszeichen an einem Pfosten vereinigt, dann darf sich nur eins davon an den fließenden Verkehr wenden.
- 35 cc) Vorschriftzeichen für den fließenden Verkehr dürfen in der Regel nur dann kombiniert werden, wenn sie sich an die gleichen Verkehrsarten wenden und wenn sie die gleiche Strecke oder den gleichen Punkt betreffen.
- 36 dd) Verkehrszeichen, durch die eine Wartepflicht angeordnet oder angekündigt wird, dürfen nur dann an einem Pfosten mit anderen Verkehrszeichen angebracht werden, wenn jene wichtigen Zeichen besonders auffallen.
- 37 ee) Dasselbe gilt für die Kombination von Vorschriftzeichen für den fließenden Verkehr mit Haltverboten.
- 38 b) Dicht hintereinander sollen Verkehrszeichen für den fließenden Verkehr nicht folgen. Zwischen Pfosten, an denen solche Verkehrszeichen gezeigt werden, sollte vielmehr ein so großer Abstand bestehen, daß der Verkehrsteilnehmer bei der dort gefahrenen Geschwindigkeit Gelegenheit hat, die Bedeutung der Verkehrszeichen nacheinander zu erfassen.
- 39 12. An spitzwinkligen Einmündungen ist bei der Aufstellung der Verkehrszeichen dafür zu sorgen, daß Benutzer der anderen Straße sie nicht auf sich beziehen, auch nicht bei der Annäherung; erforderlichenfalls sind Sichtblenden oder ähnliche Vorrichtungen anzubringen.
- 40 13. a) Die Unterkante der Verkehrszeichen sollte, soweit nicht bei einzelnen Zeichen anderes gesagt ist, in der Regel 2 m vom Boden entfernt sein, über Radwegen 2,20 m, an Schilderbrücken 4,50 m, auf Inseln und an Verkehrsteilern 0,60 m.

- 41 b) Verkehrszeichen dürfen nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden. In der Regel sollte der Seitenabstand von ihr innerhalb geschlossener Ortschaften 0,50 m, keinesfalls weniger als 0,30 m betragen, außerhalb geschlossener Ortschaften 1,50 m.
- 42 14. Verkehrszeichen sollen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen. Hierbei ist auch zu prüfen, ob sich anstelle der Verkehrszeichen oder zusätzlich eine bauliche Umgestaltung oder das Anbringen von Leiteinrichtungen empfiehlt; das ist bei der Straßenbaubehörde anzuregen.
- 43 15. Sollen Verkehrszeichen nur zu gewissen Zeiten gelten, dürfen sie sonst nicht sichtbar sein. Nur die Geltung der Zeichen 229, 245, 250, 251, 253, 255, 260, 261, 270, 274, 276, 277, 283, 286, 290, 314 und 315 darf statt dessen auf einem Zusatzschild, z. B. „8 -16 h“, zeitlich beschränkt werden. Verkehren öffentliche Verkehrsmittel zu gewissen Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen nicht, so kann auch das Parkverbot an ihren Haltestellen durch ein Zusatzschild zu dem Zeichen 224 beschränkt werden, z. B. „Parken Sa und So erlaubt“. Vorfahrtregelnde Zeichen tragen keinerlei zeitliche Beschränkungen, weder auf diese noch auf jene Weise.
- 44 16. Auf Straßen mit Straßenbeleuchtung ist darauf zu achten, daß die Verkehrszeichen von ihr erhellt werden; es empfiehlt sich daher, Verkehrszeichen entweder hinter den Leuchten aufzustellen oder sie an den Lichtmasten so anzubringen, daß sie vom Licht getroffen werden. Ist das nicht möglich, so müssen die Schilder rückstrahlen oder erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) von innen oder außen beleuchtet sein. Das gilt nicht für die Zeichen 224, 229, 237, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 244 a, 283, 286, 314, 315, 355, 357 bis 359, 375 bis 377, 385, 388, 394 und 437.
- 45 17. Zusatzzeichen im besonderen
- a) Sie sollten, wenn irgend möglich, nicht beschriftet sein, sondern nur Sinnbilder zeigen. Wie Zusatzzeichen auszugestaltet sind, die in der StVO oder in dieser Vorschrift nicht erwähnt, aber häufig notwendig sind, wird das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden in einem Verzeichnis im Verkehrsblatt bekanntgeben. Abweichungen von den in diesem Verzeichnis aufgeführten Zusatzzeichen sind nicht zulässig; andere Zusatzzeichen bedürfen der Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle.

- 46 b) Mehr als zwei Zusatzzeichen sollten an einem Pfosten, auch zu verschiedenen Verkehrszeichen, nicht angebracht werden. Die Zuordnung der Zusatzzeichen zu den Verkehrszeichen muß eindeutig erkennbar sein.
- 47 c) Zusatzzeichen zu beleuchteten oder retroreflektierenden Verkehrszeichen müssen wie diese beleuchtet sein oder retroreflektieren.
- 48 d) Entfernungs- und Längenangaben sind auf- oder abzurunden. Anzugeben sind z. B. 60 m statt 63 m, 80 m statt 75 m, 250 m statt 268 m, 800 m statt 750 m, 1,2 km statt 1 235 m.
- 49 IV. Allgemeines über Markierungen (§ 41 Abs. 3 und 4 und § 42 Abs. 6)
1. Die Markierungen sind weiß (vgl. aber Nummer 3 vor Zeichen 350). Als weiße Markierungen sind auch metallfarbene Markierungsknöpfe anzusehen. Gelbe Markierungsknöpfe und gelbe Markierungen dürfen nur im Falle des § 41 Abs. 4 verwendet werden.
- 50 2. Anstelle von Markierungen dürfen Markierungsknöpfe nur verwendet werden, wenn dies in der StVO zugelassen ist und das auch nur dann, wenn es zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken.
- 51 3. Dagegen können Markierungen aller Art durch das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen in ihrer Wirkung unterstützt werden; geschieht dies an einer ununterbrochenen Linie, so dürfen die Markierungsknöpfe nicht gruppenweise gesetzt werden. Zur Kennzeichnung gefährlicher Kurven und überhaupt zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs an unübersichtlichen Stellen kann das Anbringen von Markierungsköpfen auf Fahrstreifenbegrenzungen, auf Fahrbahnbegrenzungen und auf Leitlinien nützlich sein. Sperrflächen lassen sich auf solche Weise verdeutlichen. Markierungsknöpfe können an Fußgängerüberwegen von Nutzen sein.
- 52 4. Markierungsknöpfe ohne und mit Rückstrahlern müssen in Grund- und Aufriß eine abgerundete Form haben. Der Durchmesser soll nicht kleiner als 120 mm und nicht größer als 150 mm sein. Die Markierungsknöpfe dürfen nicht mehr als 25 mm aus der Fahrbahn herausragen.
- 53 V. Allgemeines über Verkehrseinrichtungen
- Für Verkehrseinrichtungen gelten die Vorschriften III 1, 2, 4, 5, 6, 7a bis c, 7e, 8, 10, 13 und 14 sinngemäß; *Rn. 6 ff.*

Zu § 39 Verkehrszeichen

Zu Absatz 1

- 1 Auf Nummer I zu den §§ 39 bis 43 wird verwiesen; *Rn. 1.*

Zu Absatz 2

- 2** Verkehrszeichen, die als Wechselverkehrszeichen aus einem Lichttraster gebildet werden (sogenannte Matrixzeichen), zeigen die sonst schwarzen Symbole, Schriften und Ziffern durch weiße Lichter an, der sonst weiße Untergrund bleibt als Hintergrund für die Lichtpunkte schwarz. Diese Umkehrung für Weiß und Schwarz ist nur solchen Matrixzeichen vorbehalten.

Zu § 40 Gefahrzeichen

- 1** I. Soweit bei den einzelnen Gefahrzeichen nichts anderes bestimmt ist, dürfen sie außerhalb geschlossener Ortschaften nur dann mehr als 250 m oder weniger als 150 m von der Gefahrstelle entfernt aufgestellt werden, wenn dies zur ausreichenden Unterrichtung der Kraftfahrer dienlich ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften empfiehlt es sich, auf einem Zusatzschild die Entfernung anzugeben, wenn die Schilder auf Straßen mit erheblichem Fahrverkehr weniger als 30 m oder mehr als 50 m vor der Gefahrstelle stehen.
- 2** II. Die Entfernung zur Gefahrstelle und die Länge der Gefahrstrecke auf Zusatzschildern mit Umstandswörtern wie „nach ...“, „auf ...“ bekanntzugeben, ist unzulässig. Solche Zusatzschilder müssen vielmehr den in der StVO angegebenen Beispielen entsprechen.
- 3** III. Wegen der Aufstellung von Gefahrzeichen an Autobahnen vgl. Nummer II zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453; *Rn. 5 ff.*

Zu Zeichen 101 Gefahrstelle

- 1** I. Das Zeichen darf nicht anstelle der anderen amtlichen Gefahrzeichen verwendet werden, es sei denn, daß in Notfällen das andere Zeichen nicht zur Verfügung steht. Auch die nähere Kennzeichnung der Gefahr auf einem Zusatzschild sollte nur in solchen Fällen unterbleiben. Vgl. auch Nummer I zu § 44 Abs. 2; *Rn. 7 und 8.*
- 2** II. Vor Schienenbahnen ohne Vorrang darf nur durch dieses Zeichen samt einem Zusatzschild z. B. mit der Abbildung des Sinnbildes im Zeichen 151 gewarnt werden, bei nicht oder kaum benutzten Gleisen auch durch das Zeichen 112.
- 3** III. Der Warnung vor „schlechtem Fahrbahnrand“ bedarf es nur, wenn die Straße sonst gut ausgebaut ist und die Schadhaftheit des Randes schlecht erkennbar ist und bei erheblicher Geschwindigkeit gefährlich werden kann.

Zu Zeichen 102 Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts

Das Zeichen darf nur aufgestellt werden vor schwer erkennbaren Kreuzungen und Einmündungen von rechts, an denen die Vorfahrt nicht durch Vorfahrtzeichen geregelt ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen im allgemeinen entbehrlich.

Zu den Zeichen 103 und 105 Kurve

- 1 I. Die Zeichen für „Linkskurve“ und „Doppelkurve (zunächst links)“ sind als symmetrisches Gegenstück zu den Zeichen 103 und 105 auszuführen. Nur diese vier Ausführungen von Kurvenzeichen dürfen gezeigt werden; es ist unzulässig, etwa durch Änderung des Pfeils zu versuchen, den näheren Verlauf der Kurve darzustellen.
- 2 II. Mehr als zwei Kurven hintereinander sind durch ein Doppelkurvenzeichen mit einem Zusatzschild, das die Länge der kurvenreichen Strecke angibt, anzukündigen. Vor den einzelnen Kurven kann dann eine Warnung in der Regel unterbleiben.
- 3 III. Gefährliche Kurven

Wenn der Fahrer bei der Annäherung an eine Kurve den weiteren Straßenverlauf nicht rechtzeitig sehen kann und deshalb oder aus anderen Gründen nicht den richtigen Eindruck von der in der Kurve gefahrlos zu fahrenden Geschwindigkeit erhält, ist durch Zeichen 103 oder 105 oder durch Richtungstafeln (§ 43 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b oder auf beide Weisen zu warnen:
- 4 1. Das Zeichen 103 ist anzubringen, wenn die in der Kurve mögliche Geschwindigkeit erheblich unter derjenigen liegt, die in der davor liegenden Strecke gefahren wird, und dies bei der Annäherung nicht ohne weiteres erkennbar ist.
- 5 2. Richtungstafeln kommen in Frage,
 - 6 a) wenn eine Kurve überhaupt nicht erwartet wird,
 - 7 b) wenn nicht rechtzeitig zu erkennen ist, ob es sich um eine Rechts- oder
 - 8 Linkskurve handelt,
 - 9 c) wenn sich die Krümmung der Kurve in deren Verlauf wesentlich ändert oder
 - 10 d) wenn die Kurve bei gleichbleibender Krümmung eine größere Richtungsänderung bringt, als bei der Einfahrt in die Kurve zu vermuten ist.
- 9 In den Fällen a) und b) ist die Tafel so aufzustellen, daß sie vom Blick des Geradeausschauenden bei der Annäherung erfaßt wird, in den Fällen c) und d) dort, wo die Kurve gefährlich wird, gegebenenfalls an mehreren Stellen.
- 10 3. Zusätzlich zu einer Richtungstafel ist das Zeichen 103 immer dann notwendig, wenn die Richtungsänderung größer ist als vermutet oder wenn die Krümmung der Kurve zunimmt, sonst dann, wenn eine Richtungstafel nicht rechtzeitig erkennbar ist. Die zusätzliche Anbringung einer Richtungstafel zu den Gefahrzeichen kann notwendig sein, wenn es sich um eine besonders gefährliche Kurve handelt.

- 11 4. Handelt es sich nicht um eine, sondern um zwei oder mehrere unmittelbar hintereinander liegende Kurven, so ist statt des Zeichens 103 gegebenenfalls das Zeichen 105 anzubringen. Es kann erforderlich sein, auch vor der zweiten Kurve oder auch nur vor dieser unter den obengenannten Voraussetzungen durch Richtungstafeln zu warnen.
- 12 In jedem Fall ist außerdem bei der Straßenbaubehörde eine Prüfung anzuregen, ob durch bauliche Maßnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann.
- 13 IV. Läßt sich durch die Wahl des Aufstellungsorts nicht erreichen, daß das Zeichen zweifelsfrei auf die gefährliche Kurve bezogen wird (z. B. wenn vor dieser eine andere Kurve liegt), so ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. Richtungstafeln in der gefährlichen Kurve, entsprechende Fahrbahnmarkierungen oder Wiederholung des Kurvenzeichens) dafür zu sorgen, daß die Warnung richtig verstanden wird.
- 14 V. Vgl. auch Nummer II zu Zeichen 114; *Rn.* 2.

Zu Zeichen 108 Gefälle und 110 Steigung

- 1 I. Die Zeichen unterscheiden sich dadurch, daß im Zeichen „Gefälle“ die angegebene Prozentzahl schräg abwärts steht, im Zeichen „Steigung“ schräg aufwärts.
- 2 II. Es dürfen nur volle Prozentzahlen angegeben werden.
- 3 III. Die Zeichen sollen nur dann aufgestellt werden, wenn der Verkehrsteilnehmer die Steigung oder das Gefälle nicht rechtzeitig erkennen oder wegen besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Streckencharakters die Stärke oder die Länge der Neigungsstrecke unterschätzen kann. Im Gebirge kann selbst bei starker und langer Neigung oft auf solche Warnung verzichtet werden, während im Flachland unter Umständen schon Neigungen von 5 Prozent dazu Veranlassung geben können, dies namentlich dann, wenn auf der Gefäll- oder Steigungsstrecke sich Kurven oder Engstellen befinden, die nur mit mäßiger Geschwindigkeit durchfahren werden dürfen.
- 4 IV. In der Regel ist die Länge der Gefahrstrecke auf einem Zusatzschild anzugeben.
- 5 V. Vgl. auch Nummer V 3 zu Zeichen 275; *Rn.* 7.

Zu Zeichen 112 Unebene Fahrbahn

- 1 I. Das Zeichen ist vor allem aufzustellen, wenn Unebenheiten bei schneller Fahrt gefährlich werden können. Es darf aber nur an sonst gut ausgebauten Straßen aufgestellt werden, wenn deren Unebenheiten schlecht erkennbar sind.

- 2 II. Die Entfernung zwischen dem Standort des Zeichens und dem Ende der Gefahrstelle anzugeben, ist häufig empfehlenswert, dies namentlich dann, wenn vor einer unebenen Fahrbahn von erheblicher Länge gewarnt werden muß.
- 3 III. Auch kann es zweckmäßig sein, kurz vor einer besonders unebenen Stelle das Zeichen zu wiederholen; auf einem Zusatzschild ist dann die Entfernung anzugeben, z. B. "20 m".
- 4 IV. Vgl. auch Nummer II zu Zeichen 101; *Rn.* 2.

Zu Zeichen 113 Schnee- oder Eisglätte

An Straßen, die nach allgemeiner Erfahrung zu Glatteisbildung neigen, z. B. auf Brücken, auf ungeschützten Dämmen, in kurzen Waldstücken, braucht das Gefahrzeichen „Schnee- oder Eisglätte“ in der Regel nicht angebracht zu werden, vielmehr nur dann, wenn die Brücke, der Damm usw. nicht ohne weiteres zu erkennen ist. Muß aber an einer Gefahrstelle solcher Art das Gefahrzeichen aufgestellt werden, so darf es an entsprechenden Gefahrstellen im Verlauf der gleichen Straße nicht fehlen. Die Zeichen sind im Frühjahr zu entfernen.

Zu Zeichen 114 Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz

- 1 I. Das Zeichen ist nur aufzustellen, wo der Verkehrsteilnehmer die bei Nässe oder Verschmutzung (z. B. durch angeschwemmtes Erdreich in Einschnitten) mangelnde Griffigkeit des Fahrbahnbelags trotz angemessener Sorgfalt nicht ohne weiteres erkennen kann. Ein Wechsel des Fahrbahnbelags gibt in der Regel dazu noch keinen Anlaß. Geht aber ein griffiger Belag in einen bei Nässe rutschgefährlichen über, so bedarf es jedenfalls außerhalb geschlossener Ortschaften der Warnung.
- 2 II. Wo Schleudergefahr nicht wegen mangelnder Griffigkeit des Fahrbahnbelags bei Nässe oder Schmutz entstehen kann, sondern wegen der Anlage oder der Führung der Straße, ist mit anderen Mitteln zu helfen, z. B. durch Beschränkung der Geschwindigkeit (Zeichen 274) oder durch Aufstellen eines Zeichens „Kurve“ (Zeichen 103 ff.).
- 3 III. Vor der Verschmutzung durch Vieh oder Ackerfahrzeuge ist in der Regel nicht zu warnen; vgl. Nummer I zu § 32 Abs. 1; *Rn.* 1.

Zu den Zeichen 115, 117, 133 bis 144

Nur diese Zeichen dürfen spiegelbildlich gezeigt werden und nur dann, wenn sie links wiederholt werden; vgl. jedoch Nummer I zu Zeichen 117; *Rn.* 1.

Zu Zeichen 115 Steinschlag

Wo mit Steinbrocken auf der Fahrbahn zu rechnen ist, so, wenn sich eine steile Felswand unmittelbar neben der Straße erhebt, bedarf es dieses Zeichens in der Regel nicht.

Zu Zeichen 117 Seitenwind

- 1 I. Droht Seitenwind in der Regel von der rechten Seite, so empfiehlt es sich, das Zeichen spiegelbildlich auszuführen.
- 2 II. Droht auf einer längeren Strecke Seitenwind, so kann das Zeichen wiederholt werden.

Zu den Zeichen 120 und 121 Verengte Fahrbahn

- 1 I. Das Zeichen 120 darf bei einseitig verengter Fahrbahn nur dann aufgestellt werden, wenn das Zeichen 121 in Notfällen nicht zur Verfügung steht.
- 2 II. Verengt sich die Fahrbahn nur allmählich - z. B. um 1 m auf 20 m - oder ist die Verengung durch horizontale und vertikale Leiteinrichtungen ausreichend gekennzeichnet, so bedarf es eines Zeichens nur dann, wenn die Straße sehr schnell befahren wird.
- 3 III. Auf Fahrbahnen für beide Richtungen ist das Zeichen aufzustellen, wenn sich die Fahrbahn auf weniger als zwei Fahrstreifen verengt. Dessen bedarf es auf verkehrsarmen engen Ortsstraßen nicht, wenn bereits bei der Einfahrt in die Straße zu erkennen ist, daß diese den Erfordernissen des modernen Verkehrs nicht genügt.
- 4 IV. Vgl. auch Nummer IV zu Zeichen 208; *Rn. 4.*

Zu Zeichen 125 Gegenverkehr

- 1 I. Das Zeichen ist stets aufzustellen, wenn eine Fahrbahn für eine Richtung vorübergehend (z. B. wegen Bauarbeiten) in beiden Richtungen befahren wird. In übrigen geeigneten Fällen ist von diesem Zeichen nur sehr sparsam Gebrauch zu machen. Auf längeren Strecken kann sich eine Wiederholung des Zeichens empfehlen. Das Zusatzschild nach § 40 Abs. 4 darf dem Zeichen nicht beigegeben werden.
- 2 II. Vgl. auch Nummer I 5 zu Zeichen 220; *Rn. 5.*

Zu Zeichen 128 Bewegliche Brücke

Zur Sicherung des Verkehrs genügt die Aufstellung des Zeichens allein keinesfalls. Vor der Brücke sind vielmehr Lichtzeichen zu geben, Schranken anzubringen oder dergleichen.

Zu Zeichen 129 Ufer

Das Zeichen ist nur anzubringen, wenn eine Straße auf ein unbeschränktes oder unzulänglich gesichertes Ufer zuführt, vor allem auf Schiffsanlegestellen. Vor solchen Gefahrstellen ist in der Regel zu warnen; das gilt nicht in Hafengebieten. Erforderlichenfalls ist der Verkehr ergänzend durch Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit (Zeichen 274) zu sichern.

Zu Zeichen 131 Lichtzeichenanlage

- 1 I. Das Zeichen kommt dann in Betracht, wenn der Fahrverkehr die Lichtzeichen, z. B. wegen einer Kurve, nicht rechtzeitig sehen kann. Es kann sich empfehlen, dieses Zeichen auch bei Lichtzeichenanlagen an Baustellen oder bei der Inbetriebnahme einer neuen Lichtzeichenanlage vorübergehend zu verwenden.
- 2 II. Auch vor Lichtzeichenanlagen, die nur Gelb und dann Rot geben (§ 37 Abs. 2 Nr. 3) kann durch dieses Zeichen gewarnt werden.

Zu den Zeichen 133 bis 144

Eines dieser Zeichen spiegelbildlich zu zeigen, empfiehlt sich allenfalls dann, wenn es zusätzlich links angebracht ist und wenn die Gefahr gleichermaßen von beiden Seiten droht.

Zu Zeichen 134 Fußgängerüberweg

Vgl. Nummer V 2 zu § 26; *Rn.* 16.

Zu Zeichen 136 Kinder

- 1 I. Wo erfahrungsgemäß Kinder häufig auf die Fahrbahn laufen, vor allem dort, wo eine Schule, ein Kindergarten oder ein Spielplatz in unmittelbarer Nähe ist, sollte das Zeichen aufgestellt werden. Zuvor ist aber immer zu prüfen, ob Kinder nicht durch Absperrungen ferngehalten werden können.
- 2 II. Vgl. auch Nummer II zu § 31; *Rn.* 2 bis 4.

Zu Zeichen 138 Radfahrer kreuzen

- 1 Das Zeichen soll vor Stellen warnen, an denen Radfahrer häufig oder unvermutet die Fahrbahn kreuzen oder in sie einfahren. Kommen die Radfahrer von einer einmündenden

oder kreuzenden Straße, so bedarf es einer Warnung nicht, und zwar auch dann nicht, wenn die Radfahrer dort durch eine Radfahrerfurt (vgl. Nummer II zu § 9 Abs. 2; *Rn. 4 ff.*) gelenkt werden. Das gleiche gilt, wenn eine Radfahrerfurt in unmittelbarer Nähe einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist. Dagegen ist das Zeichen erforderlich, wenn außerhalb einer Kreuzung oder Einmündung ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg beginnt oder endet oder dort ein Radweg für eine Richtung endet und ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg auf der anderen Seite beginnt.

- 2 Das Zeichen mit dem Zusatzschild „Zwei gegengerichtete Pfeile“ warnt vor Radwegen mit Radfahrverkehr in beiden Richtungen. Es soll aber nur ausnahmsweise an solchen Radwegen aufgestellt werden. An Kreuzungen und Einmündungen ist das Zeichen mit diesem Zusatzschild, z. B. in den untergeordneten Straßen, in der Regel nicht erforderlich, es sei denn, es handelt sich um eine Straßenstelle mit Unfallhäufung oder einen in Gegenrichtung freigegebenen linken Radweg (vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 3; *Rn. 30 ff.*).

Zu Zeichen 140 Viehtrieb, Tiere

Das Zeichen darf nur auf Straßen mit schnellerem Verkehr aufgestellt werden, auf denen häufig Vieh über die Fahrbahn oder ihr entlang getrieben wird (z. B. Schafherden, Auftrieb zur Weide).

Zu Zeichen 142 Wildwechsel

- 1 I. Dieses Zeichen darf nur auf Straßen mit schnellerem Verkehr aufgestellt werden. Auf ihnen muß es aber überall dort stehen, wo Schalenwild häufig über die Fahrbahn wechselt. Diese Gefahrstellen sind in Besprechungen mit den unteren Jagdbehörden und den Jagdausübungsberechtigten festzulegen. Führt die Straße durch einen Wald oder neben einem Wald vorbei, der von einem Forstamt betreut wird, so ist auch diese Behörde zu beteiligen.
- 2 II. Die Länge der Gefahrstrecke ist in der Regel auf einem Zusatzschild anzugeben; ist die Gefahrstrecke mehrere Kilometer lang, so empfiehlt es sich, auf Wiederholungsschildern die Länge der jeweiligen Reststrecke anzugeben.

Zu Zeichen 144 Flugbetrieb

Das Zeichen dient der Warnung des Kraftfahrers vor überraschendem Flugverkehr. Es sollte daher auf Straßen mit schnellerem Verkehr dort aufgestellt werden, wo in der Nähe entweder ein Flugplatz liegt (vor Aufstellung des Zeichens und vor der Festlegung der Länge der Gefahrstrecke auf einem Zusatzschild sind die Flugschneisen zu ermitteln) oder militärische Tiefflugschneisen festgelegt sind.

Zu den Zeichen 150 bis 162 Bahnübergang

- 1 I. Die Zeichen sollen rückstrahlen.

- 2 II. Die Zeichen sind in der Regel auf beiden Straßenseiten aufzustellen.
- 3 III. Die Zeichen dürfen nur vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang verwendet werden. Vgl. auch Nummer II zu Zeichen 101; *Rn.* 2.
- 4 IV. In der Regel sind die Zeichen 153 bis 162 anzubringen. Selbst auf Straßen von geringer Verkehrsbedeutung genügen die Zeichen 150 und 151 nicht, wenn dort schnell gefahren wird oder wenn der Bahnübergang spät zu erkennen ist.

Zu § 41 Vorschriftzeichen

- 1 I. Es empfiehlt sich vielfach, die durch Vorschriftzeichen erlassenen Anordnungen dem fließenden Verkehr zusätzlich durch bauliche Maßnahmen oder durch Markierungen nahezubringen.
- 2 II. Vgl. Nummer III 7 Buchstabe a und Nummer 9 zu den §§ 39 bis 43; *Rn.* 19, 26 ff. Vorschriftzeichen dürfen allein über der Straße nur dann angebracht sein, wenn sie von innen oder außen beleuchtet sind oder wenn sie so rückstrahlen, daß sie auf ausreichende Entfernung auch im Abblendlicht deutlich erkennbar sind. Sonst dürfen sie dort nur zur Unterstützung eines gleichen, rechtsstehenden Verkehrsschildes angebracht werden.
- 3 III. Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Mißachtung besonders gefährlich ist, z. B. bei Änderung der Vorfahrt, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen, z. B. durch Polizeibeamte, durch Hinweise auf der Fahrbahnoberfläche (Nummer 3 vor Zeichen 350) oder durch auffallende Tafeln mit erläuternder Beschriftung.
- 4 IV. Für einzelne markierte Fahrstreifen dürfen Fahrtrichtungen (Zeichen 209 ff.) oder Höchst- oder Mindestgeschwindigkeiten (Zeichen 274 und 275) vorgeschrieben oder das Überholen (Zeichen 276 oder 277) oder der Verkehr (Zeichen 250 bis 266) verboten werden.
- 5 Es empfiehlt sich, Verbote oder Beschränkungen rechtzeitig vorher anzukündigen und, wenn einzelne Verkehrsarten ausgeschlossen werden, auf mögliche Umleitungen hinzuweisen.
 - 1. Strecken- und Verkehrsverbote für einzelne Fahrstreifen werden auf folgende Weise bekanntgemacht:
- 6 Die Schilder sind in der Regel so über den einzelnen Fahrstreifen anzubringen, daß kein Zweifel darüber entstehen kann, für welche Fahrstreifen die einzelnen Schilder gelten; das wird in der Regel nur durch Fahnschilder, Schilderbrücken oder Auslegermaste zu erreichen sein. Unter den Schildern Pfeile auf Zusatzschildern anzubringen, die auf die Fahrstreifen weisen, für die die einzelnen Schilder gelten, kann zweckmäßig sein.

- 7 Kann ein Schild so nicht angebracht werden oder ist das Verbot nur vorübergehend, wie an Baustellen, notwendig, so ist auf der rechten Seite der Straße eine weiße Tafel aufzustellen, auf welcher die Fahrstreifen durch schwarze Pfeile wiedergegeben sind und das Verbotsschild in der für Schilder vorgeschriebenen Größe in dem betreffenden Pfeilschaft dargestellt ist. Diese Art der Bekanntgabe ist nur zulässig, wenn Verbote für nicht mehr als zwei Fahrstreifen erlassen werden. Werden die Verbote so erlassen, so sind sie durch die gleichen Schilder mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild anzukündigen.
- 8 2. Bei Schildern der Zeichen 209 bis 214 kann es genügen, wenn die Schilder neben dem Fahrstreifen aufgestellt werden, für den sie gelten.
- 9 V. Soll die Geltung eines Vorschriftzeichens auf eine oder mehrere Verkehrsarten beschränkt werden, so ist die sinnbildliche Darstellung der Verkehrsart auf einem Zusatzschild unterhalb des Verkehrszeichens darzustellen. Soll eine Verkehrsart oder sollen Verkehrsarten ausgenommen werden, so ist der sinnbildlichen Darstellung das Wort „frei“ anzuschließen.
- 10 VI. Wegen der Angabe von zeitlichen Beschränkungen auf Zusatzschildern vgl. Nummer III 15 zu den §§ 39 bis 43, *Rn.* 43.

Zu Zeichen 201 Andreaskreuz

- 1 I. Das Zeichen muß voll rückstrahlen. Von einer solchen Ausführung darf nur abgesehen werden
- 2 1. bei Andreaskreuzen, die nach Nummer III 7 Buchstabe e zu den §§ 39 bis 43 (*Rn.* 23) dieser Vorschrift beleuchtet sind,
- 3 2. bei Andreaskreuzen an Feld- oder Waldwegen.
- 4 II. Die Andreaskreuze sind in der Regel möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,25 m vor der äußeren Schiene aufzustellen .
- 5 III. Andreaskreuze sind am gleichen Pfosten wie Blinklichter oder Lichtzeichen anzubringen. Mit anderen Verkehrszeichen dürfen sie nicht kombiniert werden.
- 6 IV. Wo in den Hafen- und Industriegebieten den Schienenbahnen Vorrang gewährt werden soll, müssen Andreaskreuze an allen Einfahrten aufgestellt werden. Vorrang haben dann auch Schienenbahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper verlegt sind. Für Industriegebiete kommt eine solche Regelung nur in Betracht, wenn es sich um geschlossene Gebiete handelt, die als solche erkennbar sind und die nur über bestimmte Zufahrten erreicht werden können.
- 7 V. Weitere Sicherung von Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang
1. Wegen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte auf den Straßen ist die technische Sicherung der bisher nicht so gesicherten Bahnübergänge anzustreben. Besonders ist darauf zu achten, ob Bahnübergänge infolge Zunahme der

Verkehrsstärke einer technischen Sicherung bedürfen. Anregungen sind der höheren Verwaltungsbehörde vorzulegen.

- 8 2. Auf die Schaffung ausreichender Sichtflächen an Bahnübergängen ohne technische Sicherung ist hinzuwirken. Wo solche Übersicht fehlt, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor dem Bahnübergang angemessen zu beschränken. Das Zeichen 274 ist über den ein- oder zweistreifigen Baken (Zeichen 159 und 162) anzubringen (vgl. jedoch Nummer 5; *Rn. 11*).
- 9 3. Auf Straßen mit nicht unerheblichem Fahrverkehr ist von den dreistreifigen Baken (Zeichen 153 und 156) ab der für den Gegenverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren, jedoch an gefährlichen Stellen, vor Halbschranken bei ausreichender Straßenbreite stets, von den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) ab mindestens durch einseitige Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 296) für den Fahrstreifen A.

Daneben kann es sich dann aber auch empfehlen, das Überholen durch Zeichen 276, die in der Regel über den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) anzubringen sind, zu verbieten.
- 10 4. Vor technisch nicht gesicherten Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang ist jedes Überholen, wenn die Straße dazu breit genug wäre, durch Zeichen 276 zu verbieten oder durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 oder 296) unmöglich zu machen, und zwar auch dann, wenn der Fahrverkehr auf der Straße ganz unerheblich ist. Die Fahrstreifenbegrenzung sollte spätestens an der einstreifigen Bake beginnen, sonst mindestens 50 m lang sein; das Überholverbotszeichen ist spätestens über der zweistreifigen Bake anzubringen, sonst mindestens 100 m vor dem Bahnübergang.
- 11 5. Wo nach § 19 Abs. 3 Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Züge schon unmittelbar nach der einstreifigen Bake warten müssen, empfiehlt es sich, die Überholverbotszeichen erst 30 m vor dem Übergang aufzustellen und Fahrstreifenbegrenzungen erst dort beginnen zu lassen; eine Geschwindigkeitsbeschränkung von den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) ab ist dann unerlässlich.
- 12 6. Jedenfalls dort, wo Längsmarkierungen angebracht sind, empfiehlt es sich, auch eine Haltlinie (Zeichen 294), in der Regel in Höhe des Andreaskreuzes, zu markieren.
- 13 7. Vgl. auch zu den Zeichen 150 bis 162.
- 14 8. Bevor ein Verkehrsschild oder eine Markierung angebracht oder entfernt wird, ist das Bahnunternehmen zu hören.
- 15 VI. Straßenbahnen und die übrigen Schienenbahnen (Privatanschlußbahnen)

1. Über die Zustimmungsbefähigung der Aufstellung und Entfernung von Andreaskreuzen vgl. Nummer III zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 3 ff.* Außerdem sind, soweit die Aufsicht über die Bahnen nicht bei den obersten Landesbehörden liegt, die für die Aufsicht zuständigen Behörden zu beteiligen; sind die Bahnen Zubehör einer bergbaulichen Anlage, dann sind auch die obersten Bergbaubehörden zu beteiligen.
- 16
2. Der Vorrang darf nur gewährt werden, wenn eine solche Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper verlegt ist, dies auch dann, wenn der besondere Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt. Eine Schienenbahn ist schon dann an einem Übergang auf besonderem Bahnkörper verlegt, wenn dieser an dem Übergang endet. Ein besonderer Bahnkörper setzt mindestens voraus, daß die Gleise durch ortsfeste, körperliche Hindernisse vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt und diese Hindernisse auffällig kenntlich gemacht sind; abtrennende Bordsteine müssen weiß sein.
- 17 VII.
1. Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, der nicht innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, ist in der Regel durch Aufstellung von Andreaskreuzen der Vorrang zu geben. An solchen Bahnübergängen ist schon bei mäßigem Verkehr auf der querenden Straße oder wenn auf dieser Straße schneller als 50 km/h gefahren wird, die Anbringung einer straßenbahnabhängigen, in der Regel zweifarbigen Lichtzeichenanlage (vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 3) oder von Schranken zu erwägen. Auch an solchen Bahnübergängen über Feld- und Waldwege sind Andreaskreuze dann erforderlich, wenn der Bahnübergang nicht ausreichend erkennbar ist; unzureichende Übersicht über die Bahnstrecke kann ebenfalls dazu Anlaß geben.
- 18
2. a) Liegt der besondere Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraums einer Straße mit Vorfahrt oder verläuft er neben einer solchen Straße, so bedarf es nur dann eines Andreaskreuzes, wenn der Schienenverkehr für den kreuzenden oder abbiegenden Fahrzeugführer nach dem optischen Eindruck nicht zweifelsfrei zu dem Verkehr auf der Straße mit Vorfahrt gehört. Unmittelbar vor dem besonderen Bahnkörper darf das Andreaskreuz nur dann aufgestellt werden, wenn so viel Stauraum vorhanden ist, daß ein vor dem Andreaskreuz wartendes Fahrzeug den Längsverkehr nicht stört. Wird an einer Kreuzung oder Einmündung der Verkehr durch Lichtzeichen geregelt, so muß auch der Straßenbahnverkehr auf diese Weise geregelt werden, und das auch dann, wenn der Bahnkörper parallel zu einer Straße in deren unmittelbarer Nähe verläuft. Dann ist auch stets zu erwägen, ob der die Schienen kreuzende Abbiegeverkehr gleichfalls durch Lichtzeichen zu regeln oder durch gelbes Blinklicht mit dem Sinnbild einer Straßenbahn zu warnen ist.
- 19
- b) Hat der gleichgerichtete Verkehr an einer Kreuzung oder Einmündung nicht die Vorfahrt, so ist es kaum je zu verantworten, der Straßenbahn Vorrang zu geben.

Zu Zeichen 205 Vorfahrt gewähren!

- 1 I. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen.
- 2 II. Ist neben einer durchgehenden Fahrbahn ein Fahrstreifen angebracht, welcher der Einfädelung des einmündenden Verkehrs dient (Beschleunigungsstreifen), darf das Zeichen nur vor dem Beginn des Beschleunigungsstreifens stehen. Vgl. Nummer I zu § 7 Abs. 1 bis 3; *Rn. 1.*
- 3 III. Über Kreisverkehr vgl. Nummer IX zu den Zeichen 209 bis 214; *Rn. 11 ff.*
- 4 IV. Außerhalb geschlossener Ortschaften muß das Zeichen auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr in einer Entfernung von mindestens 100 bis 150 m durch dasselbe Zeichen mit der Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild angekündigt werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Ankündigung in der Regel nicht erforderlich.

Zu Zeichen 206 Halt! Vorfahrt gewähren!

- 1 I. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen.
- 2 II. In der Regel ist eine Haltlinie (Zeichen 294) anzubringen, und zwar dort, wo der Wartepflichtige die andere Straße übersehen kann. Ist es nicht möglich, die Linie dort anzubringen, so empfiehlt sich die Fahrbahnmarkierung „STOP“ (Nummer 3 vor Zeichen 350) unmittelbar vor dem Rand der anderen Straße. Diese Fahrbahnmarkierung kann auch zusätzlich zu der Haltlinie zweckmäßig sein.
- 3 III. Das Zeichen muß außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 100 bis 150 m vor der Kreuzung oder Einmündung angekündigt werden.

Zu den Zeichen 205 und 206

- 1 I. Die Zeichen müssen unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung stehen.
- 2 II. Als negatives Vorfahrtzeichen ist in der Regel das Zeichen 205 zu wählen. Das Zeichen 206 ist nur dann aufzustellen, wenn
 - 3 1. die Sichtverhältnisse so schlecht sind oder die Straße mit Vorfahrt so stark befahren wird, daß die meisten halten;
 - 4 2. wegen der Örtlichkeit (Einmündung in einer Innenkurve oder in eine besonders schnell befahrene Straße) schwierig ist, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der anderen Straße zu beurteilen, oder wenn es

- 5 3. sonst aus Gründen der Sicherheit notwendig erscheint, einen Wartepflichtigen zu besonderer Vorsicht zu mahnen (z. B. in der Regel an der Kreuzung zweier Vorfahrtstraßen).
- 6 Anhaltspunkte bieten oft die Unfalluntersuchungen. Ergeben diese, daß die Unfälle darauf zurückzuführen sind, daß die Wartepflichtigen die Kreuzung übersehen oder ihre Wartepflicht nicht erfaßt haben, so ist eine Verbesserung der optischen Führung anzustreben. Haben die Unfälle andere Ursachen, so empfiehlt es sich häufig, das Zeichen 206 aufzustellen, wenn nicht die Errichtung einer Lichtzeichenanlage angezeigt ist.
- 7 III. Eine Beleuchtung der negativen Vorfahrtzeichen ist an Kreuzungen außer in den Fällen der Nummer VI zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 (*Rn. 14*) immer dann geboten, wenn eine Straße mit Wartepflicht eine Straßenbeleuchtung hat, die den Eindruck einer durchgehenden Straße entstehen läßt. Eine Beleuchtung empfiehlt sich auch, wenn die Beleuchtungsverhältnisse in der Umgebung so sind, daß die Erkennbarkeit der Zeichen beeinträchtigt ist. Vgl. auch Nummer III 7 Buchstabe b zu den §§ 39 bis 43; *Rn. 20*.
- 8 IV. Übergrößen sind überall dort in Erwägung zu ziehen, wo der Verkehr, besonders wegen seiner Schnelligkeit, negative Vorfahrtzeichen nicht erwartet.
- 9 V. Wo eine Lichtzeichenanlage steht, sind die Zeichen in der Regel unter oder neben den Lichtzeichen am gleichen Pfosten anzubringen.
- 10 VI. Kreuzt eine Straße mit Wartepflicht eine Straße mit Mittelstreifen, so ist zu prüfen, ob zusätzlich zu den vor der Kreuzung stehenden Zeichen 205 oder 206 auf dem Mittelstreifen ein Zeichen 205 aufgestellt werden soll, um an die Wartepflicht vor der zweiten Richtungsfahrbahn zu erinnern.
- 11 VII. Die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen
 1. Jede Kreuzung und Einmündung, in der vom Grundsatz „Rechts vor Links“ abgewichen werden soll, ist sowohl positiv als auch negativ zu beschildern, und zwar sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Ausgenommen sind nur Feld- und Waldwege; aber auch sie sind zu beschildern, wenn der Charakter des Weges für Ortsfremde nicht ohne weiteres zu erkennen ist; dabei wird häufig die negative Beschilderung genügen. Solch einseitige Beschilderung darf an sonstigen Kreuzungen und Einmündungen allenfalls dann erwogen werden, wenn sich Kreuzungen und Einmündungen häufen und darum positive und negative Vorfahrtzeichen so dicht aufeinander folgen, daß ortsfremde Verkehrsteilnehmer verwirrt würden. Zuvor ist in solchen Fällen zu erwägen, ob nicht auf andere Weise abgeholfen werden kann, z. B. durch Einführung wegführender Einbahnstraßen. Straßen, die wie Grundstücksausfahrten aussehen, sind einseitig mit Zeichen 205 zu versehen.
 2. Endet eine Vorfahrtstraße oder kann einer weiterführenden Vorfahrtstraße (vgl. dazu Nummer 5 Buchstabe a zu Zeichen 306 und 307; *Rn. 8*) oder einer Straße,
- 12

auf der an mehreren vorausgehenden Kreuzungen und Einmündungen hintereinander das Zeichen 301 aufgestellt ist, an einer Kreuzung oder Einmündung die Vorfahrt nicht gegeben werden, so ist stets ein negatives Vorfahrtzeichen aufzustellen. Dieses ist außerhalb geschlossener Ortschaften dann stets anzukündigen, innerhalb geschlossener Ortschaften jedenfalls dann, wenn der Verkehr nicht durch Lichtzeichen geregelt ist. Das negative Vorfahrtzeichen soll dann jeweils auf beiden Seiten der Straße aufgestellt und gegebenenfalls über der Fahrbahn wiederholt werden. Auch seine zusätzliche Wiedergabe auf der Fahrbahn (vgl. Nummer 3 vor Zeichen 350) kann in Frage kommen. Solch verstärkte Kennzeichnung sowie die Ankündigung der Wartepflicht durch negative Vorfahrtzeichen mit Entfernungsangabe ist darüber hinaus auf Straßen mit schnellerem und stärkerem Verkehr, insbesondere mit stärkerem Lastkraftwagenverkehr sowie dann in Erwägung zu ziehen, wenn der Verkehr eine solche Regelung nicht erwartet.

13 3. Vgl. auch Nummer II bis IV zu § 8 Abs. 1; *Rn. 3 ff.*

14 4. Zusatzschild „abknickende Vorfahrt“

Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 Buchstabe a zu § 45 Abs. 1 bis 1d (*Rn. 4*); über abknickende Vorfahrt vgl. ferner Nummer 4 zu den Zeichen 306 und 307 (*Rn. 5 bis 7*) und Nummer III zu Zeichen 301; *Rn. 3*.

Zu Zeichen 208 Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!

- 1 I. Am anderen Ende der Verengung muß das Zeichen 308 aufgestellt werden.
- 2 II. Die Zeichen 208 und 308 dürfen nur verwendet werden, wo für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge nicht genügend Raum und die Verengung beiderseits überschaubar ist. Sonst kommt z. B. die Errichtung einer Einbahnstraße (Zeichen 220) oder die Verkehrsregelung durch Lichtzeichen in Betracht. Lichtzeichen sind in der Regel dann nicht zu entbehren, wenn auch nur zu gewissen Tageszeiten starker Verkehr herrscht.
- 3 III. Welcher Fahrtrichtung der Vorrang einzuräumen ist, ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der beiderseitigen Verkehrsmenge zu entscheiden. Bei einseitiger Straßenverengung sollte im Zweifel dieselbe Rechtslage geschaffen werden, die nach § 6 an vorübergehenden Hindernissen besteht.
- 4 IV. Der wartepflichtige Verkehr soll, der Verkehr mit Vorrang kann durch ein Gefahrzeichen für verengte Fahrbahn (z. B. Zeichen 120) gewarnt werden.
- 5 V. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen.

Zu den Zeichen 209 bis 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung

- 1 I. Die Zeichen stehen an Kreuzungen und Einmündungen. Sie können auch an Grundstücksausfahrten und anderen Straßenteilen aufgestellt werden.

- 2 II. Sie dürfen nur aufgestellt werden, wo andere Fahrtrichtungen möglich sind, aber verboten werden müssen.
- 3 III. In Abweichung von den abgebildeten Grundformen dürfen die Pfeilrichtungen dem tatsächlichen Verlauf der Straße, in die der Fahrverkehr eingewiesen wird, nur dann angepaßt werden, wenn dies zur Klarstellung notwendig ist.
- 4 IV. Die Zeichen „Hier rechts" und "Hier links" sind hinter der Stelle anzubringen, an der abzubiegen ist, die Zeichen „Rechts" und „Links" vor dieser Stelle. Das Zeichen „Geradeaus" und alle Zeichen mit kombinierten Pfeilen müssen vor der Stelle stehen, an der in eine oder mehrere Richtungen nicht abgelenkt werden darf.
- 5 V. Die Zeichen „Hier rechts" und „Hier links" dürfen nur durch die Zeichen „Rechts" beziehungsweise „Links" angekündigt werden, die anderen Zeichen durch diese selbst. Erforderlichenfalls ist die Entfernung auf einem Zusatzschild anzugeben.
- 6 VI. Die Zeichen „Geradeaus" und „Geradeaus und links" dürfen vor Einmündungen bzw. Kreuzungen nur aufgestellt werden, wenn dort eine Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen besteht.
- 7 VII. Die Zeichen müssen, wenn sie in Verbindung mit Lichtzeichen ohne Pfeile auf der rechten Straßenseite verwendet werden, bei Dämmerung und Dunkelheit von außen oder innen beleuchtet sein. Bei Zeichen auf der linken Straßenseite genügt es, wenn sie voll rückstrahlen.
- 8 Sie sind über oder neben den Lichtzeichen anzubringen. Vgl. auch Nummer X 4 und 5 zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2; *Rn. 21 und 22*.
- 9 VIII. Abbiegeverbote, insbesondere das Verbot des Linksabbiegens, steigern nicht bloß die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen, sondern können auch der Sicherheit dienen. Stets ist zuvor auch zu prüfen, ob nicht an anderer Stelle durch die Verlagerung des Verkehrs neue Schwierigkeiten auftreten. Es kann sich empfehlen, dem unterbundenen Abbiegeverkehr den zweckmäßigsten Weg zu zeigen z. B. durch Zeichen 468.
- 10 IX. Vgl. auch Nummer IV 2 zu § 41 (*Rn. 8*) und über die Zustimmungsbedürftigkeit Nummer III 1 Buchstabe d zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 7*.
- 11 X. Kreisverkehr
 1. Wo kreisförmigem Verkehr die Richtung vorgeschrieben werden soll, ist gegenüber jeder einmündenden Straße auf der Mittelinsel das Zeichen 211 anzubringen. Erforderlichenfalls ist zusätzlich in den einmündenden Straßen das Zeichen 209 anzubringen; wenn die einmündende Straße tangential auf den Platz zuführt, kann es sich empfehlen, statt dessen das Zeichen „Geradeaus" aufzustellen.

- 12 2. Ist der Kreis stark befahren, so ist, soweit der Verkehr nicht sogar durch Lichtzeichen geregelt werden muß, eine Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen erforderlich. An allen Einmündungen ist dann das Zeichen 205 aufzustellen und in der Kreisfahrbahn das Zeichen 301. Bei kleinen überschaubaren Kreisverkehren kann von der Aufstellung des Zeichens 301 in der Kreisfahrbahn abgesehen werden, wenn die Vorfahrtberechtigung für den auf der Kreisfahrbahn befindlichen Verkehrsteilnehmer aufgrund der Beschilderung der Einmündungen mit Zeichen 205 ohne weiteres erkennbar ist. Auch wenn der Kreis im Zuge einer Vorfahrtsstraße liegt, ist deren Benutzern bei der Einfahrt die Vorfahrt zu nehmen.
- 13 3. Wenn die Voraussetzungen von Nummer II zu § 8 Abs. 1 (Rn. 3 ff.) vorliegen, kann eine Vorfahrtregelung nach dem Grundsatz „Rechts vor Links“ in Frage kommen. Diese Möglichkeit ist besonders dann gegeben, wenn der Zufahrende annähernd geradeaus in den Kreis einfahren kann und der im Kreis Befindliche wegen des Abknickens der Kreisfahrbahn an dieser Stelle langsamer fahren muß als der Zufahrende.
- 14 4. Straßenbahnen, die die Mittelinsel überqueren, ist regelmäßig die Vorfahrt zu geben (vgl. Zeichen 205). Lichtzeichen sind vorzuziehen.

Zu Zeichen 220 Einbahnstraße

- 1 I. Beschilderung von Einbahnstraßen
 - 1. Das Zeichen 220 ist stets längs der Straße anzubringen. Es darf weder am Beginn der Einbahnstraße noch an einer Kreuzung oder Einmündung in ihrem Verlauf fehlen. Am Beginn der Einbahnstraße und an jeder Kreuzung ist es in der Regel beiderseits aufzustellen, wenn aus beiden Richtungen der kreuzenden Straßen Verkehr kommen kann.
- 2 2. Bei Einmündungen (auch bei Ausfahrten aus größeren Parkplätzen) empfiehlt sich die Anbringung des Zeichens 220 gegenüber der einmündenden Straße, bei Kreuzungen hinter diesen. In diesem Fall soll das Zeichen in möglichst geringer Entfernung von der kreuzenden Straße angebracht werden, damit es vom kreuzenden Verkehr leicht erkannt werden kann. Um Ortsfremden die Orientierung über die Vorfahrtverhältnisse zu erleichtern, kann es sich empfehlen, ein positives Vorfahrtzeichen vor einer Kreuzung oder Einmündung auch dann aufzustellen, wenn von dort kein Verkehr kommen kann, weil es sich um eine wegführende Einbahnstraße handelt.
- 3 3. In den kreuzenden und einmündenden Straßen sind die Zeichen "Vorgeschriebene Fahrtrichtung" (z. B. Zeichen 209, 214) in der Regel nicht zu entbehren.

- 4 4. Das Zeichen 353 ist am Beginn der Einbahnstraße dann aufzustellen, wenn das Zeichen 220 dort nicht so angebracht werden kann, daß es für den Einfahrenden leicht erkennbar ist, im Verlauf der Einbahnstraße nur dort, wo deren Benutzern Zweifel auftauchen können, ob der Straßenzug noch immer Einbahnstraße ist.
- 5 5. Ist nur ein Teil eines Straßenzuges Einbahnstraße, so ist an deren Ende durch das Zeichen 125 zu warnen, in der Fortsetzung der Straße dem Gegenverkehr z. B. durch das Zeichen 209 die Fahrtrichtung vorzuschreiben; eine Unterstützung durch Fahrbahnmarkierungen (Leitlinien und Pfeile) empfiehlt sich. Wird dagegen die Einbahnstraße bis zum Ende der Straße weitergeführt, so ist der Benutzer der Einbahnstraße nur dann durch das Zeichen 125 zu warnen, wenn sich dies nicht aus der Gestaltung der Örtlichkeit von selbst versteht. Die Einfahrt aus der entgegengesetzten Richtung in die Einbahnstraße ist durch Zeichen 267 zu sperren. Soll auf Einbahnstraßen das Halten auf beiden Seiten untersagt werden, so sind die Zeichen 283 oder 286 beiderseits aufzustellen.
- 6 II. Straßenbahnverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn ist mit dem Sinn und Zweck von Einbahnstraßen nicht zu vereinbaren.
- 7 III. Die Einführung von Einbahnstraßen ist erwünscht, weil diese die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem auch der öffentlichen Verkehrsmittel fördern und übrigens auch Parkraum schaffen. Allerdings bedarf es in jedem Fall der Abwägung der durch die Einrichtung von Einbahnstraßen berührten Interessen. Es muß insbesondere vermieden werden, daß ortsfremden Kraftfahrern dadurch unangemessen erschwert wird, sich zurechtzufinden; Wegweiser können helfen. In jedem Fall ist darauf zu achten, daß für den Gegenverkehr eine gleichwertige (Einbahn-) Straßenführung in nicht zu großem Abstand zur Verfügung steht. Schließlich ist zu vermeiden, daß durch diese Maßnahmen die Verkehrsbehinderungen nur auf andere Straßen verlagert werden.
- 8 IV. 1. Die versuchsweise, bis zum 31. Dezember 2000 befristete Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn
- 9 a) nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung der bestimmten Straßenstrecke innerorts erforderlich ist,
- 10 b) die Anordnung der Einbahnstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs nicht aufgehoben oder nicht durch andere Maßnahmen (z. B. unechte Einbahnstraßen mit Zeichen 267, Einrichtung eines entlang der Einbahnstraße abgetrennten Radweges) ersetzt werden kann,
- 11 c) für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn eine Breite von in der Regel 3,5 m, mindestens jedoch 3 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, vorhanden ist; verkehren dort auch Omnibusse des Linienverkehrs oder besteht stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen, so muß die Breite mehr als 3,5 m betragen.

- 12 d) die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) übersichtlich und die Begegnungsstrecke nur von geringer Länge ist,
- 13 e) für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde und
- 14 f) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung ein abgetrennter Ein-fahrtbereich angeboten wird.
- 15 2. Die Verkehrszeichen sind in jedem Fall deutlich sichtbar aufzustellen. An Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) ist insbesondere auch darauf zu achten, daß auf die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Ge-genrichtung mit dem Zusatzschild zu Zeichen 353 deutlich hingewiesen wird.
- 16 3. Die Straßenverkehrsbehörde muß vor der versuchsweisen Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung das Verkehrs- und Unfall-geschehen (z. B. Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, Art und Umfang der Unfälle) dokumentieren und deren Entwicklung nach der versuchsweisen Öffnung beobachten, dokumentieren und auswerten. Bei einer Unfallhäufung im Zusammenhang mit der versuchsweisen Regelung (z. B. zwei oder mehr Rad-fahrerunfälle mit schwerem Sachschaden bzw. Personenschaden) ist die Rege-lung sofort aufzuheben.

Zu Zeichen 222 Rechts vorbei

- 1 I. Ist das Zeichen von innen beleuchtet, so darf es innerhalb geschlossener Ortschaften in verkleinerter Ausführung aufgestellt werden, wenn dies zur Raumersparnis, z. B. an Fahrbahnteilern oder sonstigen Verkehrsinseln, geboten ist. Der Durchmes-ser muß dann aber mindestens 400 mm betragen.
- 2 II. Es ist wegen der Verwechslungsgefahr mit dem Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ streng darauf zu achten, daß die Pfeile genau in einem Winkel von 45° schräg abwärts weisen.
- 3 III. Die Durchfahrt zwischen zwei in der Fahrbahn liegenden Haltestelleninseln sollte aus Sicherheitsgründen durch das Zeichen „Rechts vorbei“ gesperrt werden.
- 4 IV. Sind in der Mitte der Fahrbahn Inseln oder Fahrbahnteiler errichtet, so ist an ihnen das Zeichen „Rechts vorbei“ anzubringen. Diese Anordnung durch Fahrstreifenbe-grenzungen (Zeichen 295) oder Sperrflächen (Zeichen 298) zu unterstreichen, wird sich häufig empfehlen.
- 5 V. Das Zeichen soll nur verwendet werden, wenn zwischen ihm und dem Verkehrsteil-nehmer, an den es sich wendet, Gegenverkehr nicht zugelassen ist.

- 6 VI. Es widerstrebt dem Sinn der Zeichen, wenn sowohl das Zeichen „Rechts vorbei“ als auch das Zeichen „Links vorbei“ an einem Hindernis auf der Fahrbahn angebracht werden, um damit darzutun, daß das Hindernis beiderseits umfahren werden darf. Das ist erforderlichenfalls durch geeignete Maßnahmen, wie durch Aufstellung von Absperrbaken mit nach beiden Seiten fallenden Streifen, Anbringung von Fahrbahnmarkierungen und dergleichen deutlich zu machen.

Zu Zeichen 224 Haltestellen

- 1 I. Durch das Zeichen werden Haltestellen für Straßenbahnen und für Linienbusse gekennzeichnet.
- 2 Auch Haltestellen für Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs können so gekennzeichnet werden.
- 3 II. Über die Festlegung des Ortes der Haltestellenzeichen vgl. die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr.
- 4 III. Die Errichtung von Haltestelleninseln für Straßenbahnen und von Haltestellenbuchten für Busse und Oberleitungsbusse ist anzustreben.
- 5 Wo eine Insel errichtet ist, sollte das Zeichen auf ihr angebracht werden.
- 6 IV. An Haltestellen von Straßenbahnen ist zu prüfen, ob die Parkverbotsstrecke durch Zeichen 299 verkürzt werden kann.
- 7 V. Muß an Bushaltestellen die Verbotsstrecke durch Zeichen 299 markiert werden, so ist sie so zu bemessen, daß der Omnibus mühelos an- und abfahren kann.
- 8 VI. Im Orts- und Nachbarorts-Linienvverkehr gehört zu dem Zeichen ein Zusatzschild mit der Bezeichnung der Haltestelle (Haltestellenname). Darüber hinaus kann die Linie angegeben werden.
- 9 Bei Bedarf können dazu das Symbol der Straßenbahn bzw. des Kraftomnibusses gezeigt werden.
- 10 VII. Schulbushaltestellen werden mit einem Zusatzschild „Schulbus (Angabe der tageszeitlichen Benutzung)“ gekennzeichnet.

Zu Zeichen 229 Taxenstand

- 1 I. Das Zeichen steht am Beginn der Verbotsstrecke. Ist diese für mehr als fünf Taxen vorgesehen, so ist das Zeichen auch am Ende der Verbotsstrecke aufzustellen.
- 2 II. Verbotsstrecken mit nur einem Zeichen (bis zu fünf Taxen) sind zu markieren (Zeichen 299). Verbotsstrecken für mehr als fünf Taxen brauchen nur auf besonders

langen oder unübersichtlichen Strecken gekennzeichnet zu werden. Für jedes Taxi sollten dabei 5 m zugrunde gelegt werden.

Zu den Zeichen 237, 240 und 241

- 1 I. Die Zeichen 237, 240 und 241 begründen einen Sonderweg und kennzeichnen die Radwegebenutzungspflicht. Sie stehen dort, wo der Sonderweg beginnt. Sie sind an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; *Rn. 9 ff.*
- 2 II. Wo mit dem Zeichen 237, 240 und 241 ein Sonderweg (auch) für Radfahrer und damit eine Radwegebenutzungspflicht begründet wird, dürfen die Radfahrer an Kreuzungen und Einmündungen im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; *Rn. 15 ff.*) und an Lichtzeichenanlagen nicht sich selbst überlassen bleiben. Zur Radwegeführung sind hier Radfahrerfurten zu markieren. Zur Radwegeführung vgl. Nummer II 2 Buchstabe c zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (*Rn. 25 und 26*) sowie zu § 9 Abs. 2 und 3; *Rn. 3 ff.* Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; *Rn. 42 ff.*
- 3 III. Das Ende der Sonderwege bedarf keiner Kennzeichnung. In unklaren Fällen kann das Verkehrszeichen mit dem Zusatzschild „Ende“ angebracht sein.
- 4 IV. Die Zeichen können, abweichend von Nummer III 3 zu den §§ 39 bis 43 (*Rn. 9*) bei baulichen Radwegen immer, bei Radfahrstreifen in besonders gelagerten Fällen, in der Größe 1 aufgestellt werden.

Zu Zeichen 237 Radfahrer

- 1 I. Baulich angelegte Radwege sind, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, in der Regel mit Zeichen 237 zu kennzeichnen; außerorts soll die Kennzeichnung stets erfolgen. Zur Radwegebenutzungspflicht und zum Begriff des Radfahrstreifens vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; *Rn. 9 ff.*
- 2 II. 1. Die Abtrennung eines Radfahrstreifens von der Fahrbahn genügt nicht, wenn die Verkehrsbelastung an Straßen mit zwei Fahrstreifen mehr als 18 000 Kfz/24 Std. und an Straßen mit vier Fahrstreifen mehr als 25 000 Kfz/24 Std. aufweist. Sie scheidet immer aus in Kreisverkehren.
- 3 2. Die Kennzeichnung eines Radfahrstreifens setzt voraus, daß Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen wurde.
- 4 3. Radfahrstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Zeichen 237 zu markieren.
- 5 III. Manchmal ist es erforderlich, Radfahrer durch Verkehrsverbote (Zeichen 254) bzw. die Wegweisung für bestimmte Verkehrsarten (Zeichen 421, 442) auf andere Straßen zu verweisen. Davon soll dann Gebrauch gemacht werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten und auf Grundlage des vorhandenen Stra-

ßennetzes möglich erscheint. Zur Wegweisung für bestimmte Verkehrsarten vgl. Nummer III 2 zu den Zeichen 421 und 442; *Rn.* 4.

- 6 IV. Auf Straßen ohne Gehweg und Seitenstreifen dürfen Radwege alleine nicht gekennzeichnet werden. Hier kann sich aber die Kennzeichnung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240) anbieten.

Zu Zeichen 238 Reiter

Da in der Regel wegen der Beschaffenheit der Reitwege weder zu besorgen ist, daß ihn Reiter nicht benutzen, noch daß ihn andere Verkehrsteilnehmer benutzen, wird sich vielfach die Aufstellung des Zeichens erübrigen.

Zu Zeichen 239 Fußgänger

- 1 I. Der Klarstellung durch das Zeichen bedarf es nur dort, wo die Zweckbestimmung des Straßenteils als Gehweg sich nicht aus dessen Ausgestaltung ergibt. Soll ein Seitenstreifen den Fußgängern allein vorbehalten werden, so ist das Zeichen zu verwenden.
- 2 II. Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen mit Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“ ist nicht ausgeschlossen. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht auf dem Gehweg eröffnet. Eine Benutzungspflicht besteht dagegen nicht.
- 3 III. 1. Die Freigabe bewirkt eine teilweise Entmischung des Fahrzeugverkehrs und eine teilweise Mischung von Radverkehr und Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche. Es ist zu erwarten, daß von einem solchen Benutzungsrecht vornehmlich ungeübte oder unsichere Radfahrer Gebrauch machen werden.
- 4 2. Die Freigabe kann nur dann in Betracht kommen, wenn dem straßenrechtliche Bestimmungen nicht entgegenstehen, die Interessen der vorgenannten Radfahrer dies notwendig machen und wenn die Freigabe nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Menschen, der Kinder und der radfahrenden Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint.
- 5 3. Den Belangen der Fußgänger kommt dabei ein besonderes Gewicht zu, zumal der Radverkehr nach den Erläuterungen zu Zeichen 239 nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf.
- 6 IV. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges soll dann auch die gewöhnlichen Verkehrsbedürfnisse des Radverkehrs (z. B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) berücksichtigen. Auch sind die allgemeinen Verkehrsregeln, insbesondere der §§ 9 und 10, aber auch des § 2 Abs. 5 Satz 1 Halbsatz 2, zu bedenken.

- 7 V. Soweit die Freigabe in einzelnen Ausnahmefällen erforderlich und verhältnismäßig ist, müssen die Zeichen an jeder Kreuzung und Einmündung wiederholt werden. Von der Markierung des Sinnbildes „Radfahrer“ (§ 39 Abs. 4) auf dem Gehweg soll abgesehen werden.

Zu Zeichen 240 gemeinsamer Fuß- und Radweg

- 1 I. Gemeinsame Fuß- und Radwege müssen außerorts und können innerorts, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, mit Zeichen 240 gekennzeichnet werden. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (*Rn. 9 ff.*) und zur Freigabe linker Radwege für die Gegenrichtung vgl. Nummer II zu § 2 Abs. 4 Satz 3; *Rn. 35 ff.*
- 2 II. 1. Ein gemeinsamer Fuß- und Radweg bewirkt eine Entmischung des Fahrzeugverkehrs und eine Mischung des Radverkehrs mit den Fußgängern auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche.
- 3 2. Im Hinblick auf die mit der Kennzeichnung verbundene Radwegebenutzungspflicht kann dies nur dann in Betracht kommen, wenn die Interessen des Radverkehrs das notwendig machen und wenn es nach den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger, insbesondere der älteren Verkehrsteilnehmer und der Kinder, im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vertretbar erscheint.
- 4 III. 1. An Lichtzeichenanlagen kann zur Führung der Fußgänger eine zusätzliche Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; *Rn. 3 bis 5*) entbehrlich sein.
- 5 2. An den roten und grünen Lichtzeichen der Lichtzeichenanlage für Fußgänger werden in der Regel, wenn sich orts- und verkehrsbezogen keine andere Lösung anbietet, jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gezeigt. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; *Rn. 42 ff.*

Zu Zeichen 241 getrennter Fuß- und Radweg

- 1 I. Radwege sollen, wenn die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht erforderlich und verhältnismäßig ist, von einem Gehweg baulich oder mit durchgehender weißer Linie abgetrennt und mit Zeichen 241 gekennzeichnet werden. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Abs. 4 Satz 2; *Rn. 9 ff.*
- 2 II. 1. An Lichtzeichenanlagen ist in der Regel auch eine Führung der Fußgänger durch eine Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; *Rn. 3 und 5*) erforderlich. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; *Rn. 42 ff.*

- 3 2. Nebeneinanderliegende Radfahrer- und Fußgängerfurten sind durch eine gleichartige Markierung zu trennen. Entsprechendes gilt, wenn die Radfahrerfurt nicht weit von einer Fußgängerfurt angebracht ist.

Zu den Zeichen 242 (Beginn eines Fußgängerbereichs) und 243 (Ende eines Fußgängerbereichs)

Die Zeichen können innerhalb geschlossener Ortschaften für Bereiche aufgestellt werden, die Fußgängern vorbehalten bleiben sollen. Fahrzeugverkehr soll nur ausnahmsweise zugelassen werden, insbesondere als Anlieger- und Lieferverkehr.

Zu den Zeichen 244 (Beginn einer Fahrradstraße) und 244a (Ende einer Fahrradstraße)

- 1 I. Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt.
- 2 II. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. In Fahrradstraßen gelten einschließlich der Vorfahrtregelung alle Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn.
- 3 III. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen.
- 4 IV. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; *Rn. 15 ff.*), durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.
- 5 V. Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.

Zu Zeichen 245 Linienomnibusse

- 1 I. Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs vorbehalten.
- 2 Als Linienverkehr gilt auch der Verkehr mit gekennzeichneten Fahrzeugen des Schüler- und Behindertenverkehrs.
- 3 Sie sollen im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse sind damit besonders geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer I zu den §§ 39 bis 43; *Rn. 1*).
- 4 Sonderfahrstreifen können in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.
- 5 Bevor die Anordnung des Zeichens erwogen wird, ist zu prüfen, ob nicht durch andere verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. durch Zeichen 220, 253, 283, 301, 306, 421) eine Verbesserung des Verkehrsflusses oder eine Verlagerung des Verkehrs erreicht werden kann.
- 6 Voraussetzungen
 1. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kommt nur dann in Betracht, wenn die vorhandene Fahrbahnbreite ein ausgewogenes Verhältnis im Verkehrsablauf des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Zahl der beförderten Personen nicht mehr zuläßt. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Sonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.
 2. Die Breite des Sonderfahrstreifens soll in der Regel 3,50 m betragen. Verbleibt für den Individualverkehr derselben Richtung nur ein Fahrstreifen, darf dessen Breite 3,25 m nicht unterschreiten.
 3. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen usw.) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. durch Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken. Ist dies nicht möglich, sollte auf den Sonderfahrstreifen verzichtet werden.
- 7
- 8 Besondere Sicherheitsvorkehrungen für etwa vorhandenen Radfahrverkehr, z. B. Radwege, sind in der Regel unerläßlich. Radfahrverkehr ist auszuschließen, wenn sich Radfahrer zwischen dem Linien- und Individualverkehr fortbewegen müßten.
- 9

- 10 4. Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung in Randlage dürfen nur dort angeordnet werden, wo kein Anliegerverkehr vorhanden ist und das Be- und Entladen, z. B. in besonderen Ladestraßen oder Innenhöfen, erfolgen kann. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, sind für die Sonderfahrstreifen zeitliche Beschränkungen vorzusehen.
- 11 Zur Befriedigung des Kurzparkbedürfnisses während der Geltungsdauer der Sonderfahrstreifen sollte die Parkzeit in nahegelegenen Nebenstraßen beschränkt werden.
- 12 5. Sonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Abs. 3 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.
- 13 6. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen kann sich auch dann anbieten, wenn eine Entflechtung des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs von Vorteil ist oder zumindest der Verkehrsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert werden kann.
- 14 Sonderfahrstreifen in Randlage rechts sollen zeitlich beschränkt (vgl. Nummer III 15 zu den §§ 39 bis 43; *Rn.* 43), Sonderfahrstreifen in Mittellage zeitlich unbeschränkt angeordnet werden.
- 15 Die Geltungsdauer zeitlich beschränkter Sonderfahrstreifen sollte innerhalb des Betriebsnetzes einheitlich angeordnet werden.
- 16 7. Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren.
- 17 II. 1. Das Zeichen ist möglichst über dem Sonderfahrstreifen anzubringen (vgl. Nummer IV 1 zu § 41; *Rn.* 4 bis 7); es ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.
- 18 Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.
- 19 2. Wo ein Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung angeordnet ist, soll er durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) abgetrennt werden; im Bereich von Haltestellen und Grundstückseinfahrten hat die Abtrennung durch eine Leitlinie (Zeichen 340) zu erfolgen.
- 20 Sonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.

- 21 Zeitlich beschränkt angeordnete Sonderfahrstreifen sind durch eine Leitlinie (Zeichen 340) abzutrennen.
- 22 Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).
- 23 Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten (vgl. Nummer III 14 Satz 1 zu den §§ 39 bis 43; *Rn.* 42). Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Sonderfahrstreifens gelten entsprechend.
- 24 3. Die Flüssigkeit des Verkehrs auf Sonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Nr. 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.
- 25 4. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Sonderfahrstreifens erforderlich, so ist das Zeichen mit dem Zusatzschild „Ende“ anzuordnen.
- 26 5. Das Zeichen muß mindestens voll rückstrahlen. Eine Beleuchtung empfiehlt sich dann, wenn die Beleuchtungsverhältnisse in der Umgebung die Erkennbarkeit des Zeichens beeinträchtigen (vgl. auch Nummer III 7 b zu den §§ 39 bis 43; *Rn.* 20).
- 27 III. 1. Taxen sollen grundsätzlich auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse zugelassen werden. Dies gilt nicht, wenn dadurch der Linienverkehr, auch unter Berücksichtigung der besonderen Lichtzeichenregelung, gestört würde.
- 28 2. Auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse im Gleisraum von Schienenbahnen dürfen Taxen nicht zugelassen werden.
- 29 IV. Radverkehr kann im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse in Randlage dann zugelassen werden, wenn
- 30 1. die Flüssigkeit des Verkehrs mit Linienomnibussen nicht beeinträchtigt wird,
- 31 2. die Schaffung benutzungspflichtiger Radwege oder andere Maßnahmen, welche die Sicherheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn gewährleisten, bei Einrichtungen des Sonderfahrstreifens nicht möglich sind,
- 32 3. die Verkehrsstruktur und die unterschiedlichen Benutzungsansprüche dies im Einzelfall vertretbar erscheinen lassen.

- 33 Wird der Radverkehr ausnahmsweise zugelassen, dürfen auf dem Sonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Abs. 2 Satz 3 Nr. 4 Satz 2) gezeigt werden, es sei denn, für den Radverkehr gelten eigene Lichtzeichen.
- 34 V. Die Funktionsfähigkeit der Sonderfahrstreifen hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Individualverkehr ab (vgl. Nummer V zu § 13 Abs. 1; *Rn.* 5).

Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art

- 1 I. Das Schild kann so gewölbt sein, daß es auch seitlich erkennbar ist.
- 2 II. Wo das Zeichen von der anderen Straße aus nicht rechtzeitig zu erkennen ist, empfiehlt es sich, auch durch ein Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ (z. B. Zeichen 214) das Einfahren zu verbieten.
- 3 III. Das uneingeschränkte Verbot jeglichen Fahrverkehrs rechtfertigt die Benutzung der ganzen Straße durch Fußgänger und spielende Kinder.

Zu den Zeichen 250 bis 253

- 1 I. Mehr als zwei Verbote dürfen auf einem Schild nicht vereinigt werden, wenn das Schild Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr hat.
- 2 II. Vgl. Nummer IV zu § 41 (*Rn.* 4 bis 8) und über die Zustimmungsbedürftigkeit Nummer III 1 b zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn.* 5.

Zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern

- 1 I. Gefährliche Güter sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) in Verbindung mit den Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung auf der Straße (ADR) verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist. Die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern ist in Randnummer 10 500 des Teils I und den auf die Endziffern 500 lautenden Randnummern des Teils II der Anlage B zum ADR geregelt.
- 2 II. Das Zeichen ist aufzustellen, wenn zu befürchten ist, daß durch die gefährlichen Güter infolge eines Unfalls oder Zwischenfalls, auch durch das Undichtwerden des Tanks, Gefahren für das Leben, die Gesundheit, die Umwelt oder Bauwerke in erheblichem Umfang eintreten können. Hierfür kommen z. B. Gefällestrecken in Betracht, die unmittelbar in bebaute Ortslagen führen. Für die Anordnung entsprechender Maßnahmen erläßt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden Richtlinien, die im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.

Zu den Zeichen 262 bis 266

Die betroffenen Fahrzeuge sind rechtzeitig auf andere Straßen umzuleiten (Zeichen 421 und 442).

Zu den Zeichen 264 und 265

- 1 I. Bei Festlegung der Maße ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zu berücksichtigen.
- 2 II. Muß das Zeichen 265 bei Brückenbauwerken angebracht werden, unter denen der Fahrdraht einer Straßenbahn oder eines Oberleitungsomnibusses verlegt ist, so ist wegen des Sicherheitsabstandes der Verkehrsunternehmer zu hören.

Zu Zeichen 267 Verbot der Einfahrt

- 1 I. Das Schild darf so gewölbt sein, daß es auch seitlich erkennbar ist.
- 2 II. Es muß und darf nur dort aufgestellt werden, wo die Einfahrt verboten, aber aus der Gegenrichtung Verkehr zugelassen ist. Es ist vor allem zu verwenden, um die Einfahrt in eine Einbahnstraße aus entgegengesetzter Richtung zu sperren.
- 3 III. Für Einbahnstraßen vgl. zu Zeichen 220.

Zu Zeichen 268 Schneeketten sind vorgeschrieben

Das Zeichen darf nur gezeigt werden, solange Schneeketten wirklich erforderlich sind.

Zu Zeichen 269 Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung

- 1 I. Das Zeichen sollte in der Regel nur auf Anregung der für die Reinhaltung des Wassers zuständigen Behörde aufgestellt werden. Diese ist in jedem Fall zu hören.
- 2 II. Wassergefährdende Stoffe sind feste, flüssige und gasförmige Stoffe, insbesondere
- 3 -Säuren, Laugen,
- 4 -Alkalimetalle, Siliciumlegierungen mit über 30 Prozent Silicium, metallorganische Verbindungen, Halogene, Säurehalogenide, Metallcarbonyle und Beizsalze,
- 5 -Mineral- und Teeröle sowie deren Produkte,
- 6 -flüssige sowie wasserlösliche Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde, Ketone, Ester, halogen-, stickstoff- und schwefelhaltige organische Verbindungen,

- 7 - Gifte,
- 8 die geeignet sind, nachhaltig die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers nachteilig zu verändern.
- 9 III. Vgl. auch zu Zeichen 354 und über die Zustimmungsbedürftigkeit Nummer III 1a zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 4*.
- 10 IV. Auf die zu Zeichen 261 erwähnten Richtlinien wird verwiesen.

Zu Zeichen 273 Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand

- 1 I. Das Zeichen darf nur dort aufgestellt werden, wo Überbeanspruchungen von Brücken mit beschränkter Tragfähigkeit oder sonstigen Kunstbauten dadurch auftreten können, daß mehrere schwere Kraftfahrzeuge dicht hintereinander fahren.
- 2 II. Das Zeichen wird in der Regel nur mit einem Zusatzschild (vgl. § 41 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe b) verwendet werden können.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- 1 I. Gründe für Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten, außer wenn unangemessene Geschwindigkeiten mit Sicherheit zu erwarten sind, nur auf Grund von Verkehrsbeobachtungen oder Unfalluntersuchungen dort angeordnet werden, wo diese ergeben haben, daß
- 2 1. für den Fahrzeugführer eine Eigenart des Straßenverlaufs nicht immer so erkennbar ist, daß er seine Geschwindigkeit von sich aus den Straßenverhältnissen anpaßt. Das kann vor allem der Fall sein,
- 3 a) wenn in Kurven, auf Gefällstrecken mit Kurven und an Stellen besonders unebener Fahrbahn häufiger Kraftfahrzeugführer die Gewalt über ihr Fahrzeug verlieren, ohne durch die Begegnung mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zu einer Änderung ihrer Fahrweise gezwungen worden zu sein. An solchen Stellen sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen aber nur ausgesprochen werden, wenn Warnungen vor der Gefahrstelle (durch Zeichen 103 oder 105 oder durch Richtungstafeln - vgl. § 43 Abs. 3 Nr. 3 Buchstabe b -, durch Zeichen 108 oder durch Zeichen 112) nicht ausreichen,
- 4 b) wenn an einer Kreuzung oder Einmündung auf der bevorrechtigten Straße so schnell gefahren wird, daß der Wartepflichtige die Fahrzeuge mit Vorfahrt nicht rechtzeitig sehen kann;

- 5 2. auf einer bestimmten Strecke eine Verminderung der Geschwindigkeitsunter-
6 schiede geboten ist. Das kann vor allem der Fall sein
- 7 a) außerhalb geschlossener Ortschaften auf einseitig oder beiderseits bebauten
8 Straßen, wo durch den Anliegerverkehr häufiger Unfälle oder gefährliche Ver-
9 kehrslagen entstanden sind,
- 10 b) auf Strecken, auf denen längs verkehrende Fußgänger oder Radfahrer
11 häufiger angefahren oder gefährdet worden sind,
- 12 c) vor Stellen, an denen Verkehrsströme zusammengeführt oder getrennt
13 werden (vgl. auch Nummer II zu § 7; Rn. 2),
- 14 d) auf Steigungsstrecken und Gefällstrecken, auf denen große Geschwindig-
15 keitsunterschiede zwischen langsamer fahrenden Lastkraftwagen und
16 schnellen Personenkraftwagen häufiger zu Unfällen oder gefährlichen Situa-
17 tionen geführt haben,
- 18 e) in bevorrechtigten Kreuzungszufahrten, wenn für Linksabbieger keine
19 Abbiegestreifen markiert sind,
- 20 f) außerhalb geschlossener Ortschaften vor Lichtzeichenanlagen;
- 21 3. die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von anderen Verkehrsteilnehmern
22 unterschätzt oder nicht erwartet worden sind. Das kann außerhalb geschlosse-
23 ner Ortschaften vor allem der Fall sein
- 24 a) in bevorrechtigten Kreuzungszufahrten im Verlauf schnell befahrener
25 Straßen,
- 26 b) an Kreuzungen und Einmündungen im Zuge von Fahrbahnen mit insgesamt
27 vier oder mehr Fahrstreifen für beide Richtungen, wenn der auf die Fahrbahn
28 einfahrende oder aus ihr ausfahrende Linksabbieger den durchgehenden
29 Verkehr kreuzen muß oder sonstiger kreuzender Verkehr vorhanden ist,
- 30 c) auf Strecken, auf denen Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn
31 häufiger angefahren worden oder in Gefahr geraten sind.
- 32 II. Der Umfang der Geschwindigkeitsbeschränkung richtet sich nach der Art der
33 Gefahr, nach den Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden, und nach den Ei-
34 genarten der Örtlichkeit, vor allem nach deren optischem Eindruck. Es empfiehlt
35 sich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit festzulegen:
- 36 1. im Falle Nummer I 1 a (Rn. 3) auf die Geschwindigkeit, die bei nasser Fahrbahn
37 noch sicher gefahren werden kann;
- 38 2. im Falle Nummer I 1 b (Rn. 4) auf die nach den Sichtverhältnissen angemessene
39 Geschwindigkeit;
- 40 3. in den Fällen Nummer I 2 a, b, d und 3 a (Rn. 6, 7, 9, 13) auf diejenigen
41 Geschwindigkeiten, die etwa 85 Prozent der Kraftfahrer von sich aus ohne Ge-

geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge nicht überschreiten. Erweist sich oder ist mit Sicherheit zu erwarten, daß diese Beschränkung nicht ausreicht, so ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch weiter herabzusetzen. Dann bedarf es aber regelmäßiger Überwachung;

- 20 4. im Falle Nummer I 2 c (*Rn. 8*) sind die Geschwindigkeiten der zusammenführenden oder zu trennenden Verkehrsströme einander anzugleichen;
- 21 5. in den Fällen Nummer I 2 e, f und 3 b (*Rn. 10, 11, 14*) auf höchstens 70 km/h;
- 22 6. in den Fällen Nummer I 3 c (*Rn. 15*) in der Regel auf 50 km/h.
- 23 Liegt diese Geschwindigkeit erheblich unter der Übung von 85 Prozent der Kraftfahrer und ist eine regelmäßige Überwachung nicht möglich, so darf eine zulässige Geschwindigkeit über 50 km/h allenfalls dann erwogen werden, wenn zusätzlich ein Überholverbot ausgesprochen wird.
- 24 7. Als Höchstgeschwindigkeit dürfen nicht mehr als 120 km/h zugelassen werden.
- 25 8. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sollen nur auf volle Zahlen (z. B. 80, 60, 40 km/h) festgesetzt werden.
- 26 III. Beschilderung:
- Das Zeichen 274 soll so weit vor der Gefahrstelle oder Gefahrstrecke stehen, daß die Fahrzeugführer auch dann noch rechtzeitig auf die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit verzögern können, wenn sie das Zeichen, z. B. bei Nacht, erst aus geringer Entfernung erkannt haben. Außerhalb geschlossener Ortschaften kann sich eine erhebliche Entfernung empfehlen; sie kann bis zu 150 m betragen.
- 27 IV. Geschwindigkeitsbeschränkungen für längere Strecken
1. Sie können sich empfehlen, wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, die Zahl der Übervorgänge zu vermindern, ein Überholverbot aber einen zu starken Eingriff bedeuten würde (vgl. Nummer I 1 zu Zeichen 276; *Rn. 1 und 2*).
- 28 2. Eine dichte Aufeinanderfolge von Strecken mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen oder von Strecken mit solchen Beschränkungen in verschiedener Höhe sollte vermieden werden. Ist zu befürchten, daß wegen häufigen Wechsels der zugelassenen Geschwindigkeiten Unklarheiten auftreten, so ist zu prüfen, ob an einzelnen Stellen auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden kann. Ist das aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich, so empfiehlt es sich, für die Gesamtstrecke eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit vorzuschreiben. In diesen Fällen ist allerdings durch regelmäßige Überwachung dafür zu sorgen, daß diese Höchstgeschwindigkeit auch eingehalten wird.
- 29 3. Gilt nach Nummer 1 und 2 die Geschwindigkeitsbeschränkung für eine längere Strecke, so sollte an jedem Zeichen 274 die jeweilige Länge der restlichen Verbotsstrecke auf einem Zusatzschild angegeben werden.

- 30 V. Auf Autobahnen und Straßen mit schnellem Verkehr empfiehlt es sich, bei starker Herabsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit diese stufenweise herabzusetzen (z. B. auf Autobahnen 100 km/h, dann 80 km/h und dann 60 km/h). Die Geschwindigkeitsstufen sollen je 20 km/h und der Mindestabstand zwischen ihnen dann je 200 m betragen.
- 31 VI. Ist durch das Zeichen 274 innerhalb geschlossener Ortschaften eine Geschwindigkeit über 50 km/h zugelassen, so darf das Zeichen nicht mit einem Gefahrzeichen verbunden werden. Die Zulassung von Geschwindigkeiten über 50 km/h empfiehlt sich auf Straßen, die größere Verkehrsbedeutung haben (z. B. Ausfallstraßen) und baulich so gestaltet sind, daß sie dem Kraftfahrer den Eindruck vermitteln, sie dienen in erster Linie dem Kraftfahrzeugverkehr. Der Fußgängerquerverkehr ist durch Lichtzeichen zu schützen; Stangen- oder Kettengeländer können sich empfehlen. An anderen Stellen darf es keinen nennenswerten Fußgängerquerverkehr geben. Fußgängerüberwege (Zeichen 293) dürfen nicht angelegt werden, vgl. Nummer II 1 zu § 26; *Rn.* 2). Der Fahrverkehr muß an sämtlichen Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt haben. Auch das Abbiegen sollte weitgehend durch Zeichen 209 ff. (vorgeschriebene Fahrtrichtung) oder auch durch Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung) auf der Fahrbahnmitte verboten werden, wenn nicht besondere Fahrstreifen für den Abbiegeverkehr angelegt sind. Höhere Geschwindigkeiten als 70 km/h sollten nicht erlaubt werden. Vgl. Nummer I zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2; *Rn.* 10.
- 32 VII. Wegen Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. Nummer V zu Zeichen 201 (*Rn.* 7 ff.) und an Arbeitsstellen vgl. die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), Ausgabe 1995 (VkB1 1995 S.221).
- 33 VIII. Zusatzschild bei Nässe

Es soll mit dem Zeichen 274 aufgestellt werden, wo Zeichen 114 als Warnung vor der Gefahr nicht ausreicht, weil bei Nässe eine besondere Gefahr von Aquaplaning besteht, z. B. in abflußschwachen Bereichen einer Straße, oder wo sich Spurrinnen von größerer Tiefe gebildet haben.

Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit

- 1 Am Anfang einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, daß es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in die Zone wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, daß das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird, so daß es z. B. nach dem Einbiegen in die Zone deutlich wahrgenommen wird.
- 2 Das Ende der Zone ist durch Zeichen 274.2 zu kennzeichnen.

Zu Zeichen 275 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit

- 1 I. Die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit muß bei normalen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen völlig unbedenklich sein.
- 2 II. Auf Autobahnen mit nur zwei Fahrstreifen für eine Richtung und auf Kraftfahrstraßen sollen nicht mehr als 70 km/h, auf anderen Straßen nicht mehr als 30 km/h verlangt werden.
- 3 III. Innerhalb geschlossener Ortschaften sollten die Zeichen nicht aufgestellt werden.
- 4 IV. Soll der langsame Verkehr auf einer Fahrbahn mit drei oder mehr markierten Fahrstreifen für eine Richtung auf den rechten Fahrstreifen verwiesen werden, so kann das durch Anbringung des Zeichens über den anderen Fahrstreifen erreicht werden. Vgl. Nummer IV zu § 41; *Rn. 4 bis 8*.
- 5 V. 1. Für eine ganze Fahrtrichtung soll eine Mindestgeschwindigkeit nur vorgeschrieben werden, wenn dies aus Gründen der Leistungsfähigkeit der Straße oder aus Sicherheitsgründen (z. B. Unterbinden überflüssiger Überholvorgänge) besonders dringend ist. Dann muß auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden.
- 6 2. Bevor eine Mindestgeschwindigkeit für eine ganze Fahrbahn angeordnet wird, ist zu bedenken, daß damit in jedem Fall ganze Verkehrsarten (z. B. Radfahrer) und schon bei mäßig hoch angesetzter Mindestgeschwindigkeit auch schwere und schwach motorisierte Kraftfahrzeuge abgedrängt werden. Das läßt sich nur dann vertreten, wenn es unter Berücksichtigung des Verkehrs auf der fraglichen Straße und der Verkehrsverhältnisse auf denjenigen Straßen, die für die Aufnahme des durch die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit abgedrängten langsamen Verkehrs in Frage kommen, sinnvoll und zumutbar ist.
- 7 3. Das Zeichen ist in der Regel im Vorwegweiser (Zeichen 438 und 439) oder in einer Planskizze (Zeichen 458) anzukündigen, wenn in solchen Fällen bestimmte Fahrzeugarten die Mindestgeschwindigkeit nicht einhalten können. Hat dieses Unvermögen in einer langen Steigung seinen Grund, so ist im Vorwegweiser oder in der Planskizze auch das Zeichen 110 mit zusätzlicher Angabe der Länge der Steigung wiederzugeben.
- 8 VI. Das Zeichen soll hinter jeder Kreuzung und Einmündung wiederholt werden.
- 9 VII. Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 a zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 4*.

Zu Zeichen 276 Überholverbot

- 1 I. Das Zeichen sollte nur dort aufgestellt werden, wo die Gefährlichkeit des Überholens dem Fahrzeugführer nicht so erkennbar ist, daß er von sich aus nicht überholt,

oder wo der störungsfreie Ablauf des Verkehrs es erfordert. Überholverbote kommen vor allem in Frage, wenn

- 2 1. die Sichtweite geringer ist, als sie zu sein scheint oder der Gegenverkehr sehr schnell fährt und Überholvorgänge besonders gefährlich sind,
- 3 2. die übersichtlichen Stellen einer kurvenreichen Strecke allenfalls zum Überholen langsamer Fahrzeuge ausreichen,
- 4 3. an Kreuzungen oder Einmündungen außerhalb geschlossener Ortschaften kein besonderer Streifen für Linksabbieger vorhanden ist,
- 5 4. eine Fahrbahn enger wird, etwa auch durch eine Mittelinsel,
- 6 5. eine Fahrbahn für beide Richtungen häufig von Fußgängern überschritten wird und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ausscheidet (vgl. Nummer VI zu Zeichen 274; *Rn. 31*), nicht wirksam ist oder nicht ausreicht; auf Fahrbahnen für eine Richtung helfen in solchen Fällen nur technische Sicherungen.
- 7 II. Das Zeichen sollte auf beiden Seiten der Fahrbahn aufgestellt werden.
- 8 III. Wird das Überholverbot nur wegen einer bestimmten Gefahrstelle angeordnet, so ist es in der Regel durch ein Gefahrzeichen zu „begründen“.
- 9 IV. Gilt das Überholverbot für eine längere Strecke, so sollte, jedenfalls außerhalb geschlossener Ortschaften, an jedem Zeichen die jeweilige Länge der restlichen Verbotsstrecke auf einem Zusatzschild angegeben werden.
- 10 V. Wegen der Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. Nummer V zu Zeichen 201; *Rn. 7 ff.*

Zu Zeichen 277 Überholverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse

- 1 I. Das Zeichen sollte nur auf Straßen mit erheblichem und schnellem Fahrverkehr dort aufgestellt werden, wo der reibungslose Verkehrsablauf das erfordert. Das kommt z. B. vor Steigungs- und Gefällstrecken in Frage, auf denen Lastkraftwagen nicht mehr zügig überholen können; dabei ist maßgebend die Stärke und Länge der Steigung oder des Gefälles; Berechnungen durch Sachverständige empfehlen sich.
- 2 II. Nummer IV zu Zeichen 276 gilt auch hier; *Rn. 9.*

Zu den Zeichen 274, 276 und 277

- 1 I. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote für nur kurze Strecken sind in der Regel nur Behelfsmaßnahmen. Sie sollten nur angeordnet werden, wenn die Gefahren, deretwegen diese Verkehrsbeschränkungen erwogen werden, nicht auf andere Weise zu beheben sind. So ist bei Kurven immer zu prüfen, ob die Gefahr

nicht durch Gefahrzeichen oder Richtungstafeln (vgl. Nummer III und IV zu Zeichen 103 und 105; *Rn. 3 ff.*) ausreichend deutlich gemacht werden kann; genügt das nicht, so ist ein Umbau der Kurve anzuregen und die Geschwindigkeit vorläufig zu beschränken. In anderen Fällen sind bei vorläufiger Anordnung einer Verkehrsbeschränkung andere bauliche Maßnahmen, wie die Anlage von Geh- oder Radwegen, von Unter- oder Überführungen anzuregen.

- 2 II. Häufig genügt es, die Verkehrsbeschränkungen für nur eine Fahrtrichtung zu erlassen. Auch wenn sie für beide Fahrtrichtungen gelten müssen, kann es den Gegebenheiten entsprechen, die Verbotsstrecken verschieden lang zu bemessen; sie brauchen sich nicht einmal räumlich zu überschneiden. Von diesen Möglichkeiten darf bei Geschwindigkeitsbeschränkungen allerdings nur für kurze Strecken Gebrauch gemacht werden.
- 3 III. Wenn längs einer Strecke sowohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung als auch ein Überholverbot angeordnet werden muß, so sollten die entsprechenden Zeichen an einem Pfosten angebracht werden: die Geschwindigkeitsbeschränkung oben, das Überholverbot unten. Nur dann, wenn eines dieser Verbote durch ein Zusatzschild auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden muß, empfiehlt es sich, die Verbote hintereinander zu erlassen.
- 4 IV. Die Zeichen 274, 276 und 277 sollen hinter solchen Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. Wo innerhalb geschlossener Ortschaften durch das Zeichen 274 eine Geschwindigkeit über 50 km/h zugelassen ist, genügt dagegen dessen Wiederholung in angemessenen Abständen.
- 5 V. Die Zeichen dürfen nicht in Höhe der Ortstafel (Zeichen 310) oder kurz hinter ihr angebracht werden. Darf eine Geschwindigkeitsbeschränkung unter 50 km/h oder ein Überholverbot nicht am Beginn der geschlossenen Ortschaften enden, so ist zu erwägen, ob die Ortstafel erst am Ende der Verbotsstrecke aufgestellt werden kann; dabei ist aber eingehend zu prüfen, ob sich das im Hinblick darauf verantworten läßt, daß eine Reihe von Vorschriften nur innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften gelten (z. B. § 5 Abs. 5 Satz 1, § 25 Abs. 1 Satz 3).
- 6 VI. Vgl. auch Nummer IV zu § 41 (*Rn. 4 bis 8*) und über die Zustimmungsbedürftigkeit Nummer III 1 c und e zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 6 ff.*
- 7 VII. Die Zeichen müssen mindestens voll rückstrahlen.

Zu den Zeichen 274 bis 282

Über die teilweise Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III und VI zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 3 ff.*

Zu den Zeichen 278 bis 282 Ende der Streckenverbote

- 1 I. Soll ein Streckenverbot dort enden, wo es für den Gegenverkehr beginnt, so genügt es, das Zeichen am Pfosten des Verbotsschildes für den Gegenverkehr, also allein links anzubringen.
- 2 II. Ob das Endzeichen fehlen darf, weil sich zweifelsfrei ergibt, wo die Gefahr nicht mehr besteht, ist sehr gründlich zu prüfen.
- 3 III. Wo das Ende der Verbotsstrecken zu bestimmen ist, bedarf stets gründlicher Prüfung. Verfehlt ist es, die Endzeichen 278 oder 280 bis 282 schon dort aufzustellen, wo schon nach allgemeinen Vorschriften eine höhere Geschwindigkeit oder das Überholen verboten ist.
- 4 IV. Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung über das Ende einer Ortschaft hinaus weitergelten, so ist das betreffende Streckenverbotsschild hinter der Ortstafel nochmals aufzustellen.
- 5 V. Das Zeichen 278 darf nicht verwendet werden, wenn auf der folgenden Strecke die zulässige Höchstgeschwindigkeit anderweitig beschränkt ist (z. B. innerhalb geschlossener Ortschaften, bei Geschwindigkeitstrichtern); in solchen Fällen ist statt dessen das Zeichen 274 aufzustellen.
- 6 VI. Die Zeichen dürfen nicht in Kombination mit anderen Zeichen gezeigt werden.

Zu Zeichen 283 Haltverbot

- 1 I. Wo das Halten die Verkehrssicherheit beeinträchtigt und es nicht schon nach § 12 Abs. 1 oder § 18 Abs. 8 verboten ist, kommt ein Haltverbot durch Zeichen 283 in Frage. Zeitliche Beschränkungen sind in diesen Fällen in der Regel nicht zulässig.
- 2 II. Wo es die Flüssigkeit starken Verkehrs oder das Bedürfnis des öffentlichen Personenverkehrs erfordert, kommt ein Haltverbot durch Zeichen 283 mit tageszeitlicher Beschränkung in Frage. Das kann etwa auf die Zeiten des Spitzenverkehrs z. B.

7 - 9 h
17 - 18 h
- 3 beschränkt werden. Bei unterschiedlicher Stärke der beiderseitigen Verkehrsströme am Morgen und am Abend kommen auch Haltverbote morgens für die eine, nachmittags für die andere Richtung in Betracht. Auch wochentägliche Beschränkungen wie

Di, Do, Sa
6 - 8 h

oder

werktags
18 - 19 h

- 4 sind zulässig. Sonstige Beschränkungen des Halteverbots, wie „Be- und Entladen 7 - 9 h erlaubt“, sind unzulässig.
- 5 III. Haltverbote mit zeitlichen Beschränkungen können auch erforderlich sein für die Unterhaltung und Reinigung der Straße sowie für den Winterdienst.
- 6 IV. Befindet sich innerhalb einer Haltverbotsstrecke eine Haltestelle von Kraftfahrlinien (Zeichen 224), so ist ein Zusatzschild, das Linienomnibussen das Halten zum Fahrgastwechsel erlaubt, überflüssig.

Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot

- 1 I. Das Zeichen 286 ist dort aufzustellen, wo das Parken die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwar nicht beeinträchtigt, ganztägiges Parken aber nicht zugelassen werden kann, vor allem weil der Raum für das Be- und Entladen freigehalten werden muß. Das Verbot kann häufig auf bestimmte Zeiten beschränkt bleiben (z. B. „9 - 12 h“ oder „werktags“).
- 2 II. Durch ein Zusatzschild können gewisse Verkehrsarten vom Haltverbot ausgenommen werden.
- 3 III. Ausnahmsweise können eingeschränkte Haltverbote auch vor Theatern, Filmtheatern, öffentlichen Gebäuden, großen Hotels usw. notwendig sein. Bei Prüfung dieser Frage ist wegen der Erhaltung des Parkraums jedesmal festzustellen, ob das aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich ist.
- 4 IV. Zum Begriff „Anwohner“ vgl. Nummer IX zu § 45 zu Abs. 1 bis 1d; *Rn.* 28.

Zu den Zeichen 283 und 286

- 1 I. Die Zeichen sollen in der Regel weder beleuchtet sein noch rückstrahlen.
- 2 II. Ergibt sich die Notwendigkeit, für dieselbe Verbotsstrecke beide Schilder zu verwenden, so ist das Zeichen 283 über dem Zeichen 286 anzubringen.
- 3 III. 1. Den Anfang einer Haltverbotsstrecke durch einen zur Fahrbahn weisenden Pfeil zu kennzeichnen, ist zumindest dann zweckmäßig, wenn wiederholte Schilder aufgestellt sind oder wenn das Ende der Haltverbotsstrecke gekennzeichnet ist.
- 4 2. Das Ende der Haltverbotsstrecke ist stets zu kennzeichnen, wenn Haltverbots-schilder wiederholt aufgestellt sind oder wenn die Verbotsstrecke lang ist. Das gilt auch, wenn die Verbotsstrecke vor der nächsten Kreuzung oder Einmündung endet.
- 5 3. Haltverbotsschilder mit Pfeilen im Schild sind schräg anzubringen.

Zu den Zeichen 290 eingeschränktes Haltverbot für eine Zone und 292 Ende eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone

- 1 I. Sie sind auf beiden Straßenseiten aufzustellen.
- 2 II. Wo an gewissen Stellen in der Zone nur kürzeres Parken als das im allgemeinen mit Parkscheibe zugelassene gestattet werden kann, sind Parkuhren aufzustellen.
- 3 III. Vgl. Nummer I bis III zu § 13 Abs. 2 (*Rn. 11 bis 13*) und über die Zustimmungsbefähigung Nummer III 1 a zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 4*.

Zu Bild 291 Parkscheibe

Einzelheiten über die Ausgestaltung der Parkscheibe gibt das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

Zu Absatz 3 Markierungen

- 1 1. Markierungen sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen.
- 2 Die RMS enthalten Angaben zu Abmessungen und geometrischer Anordnung sowie Einsatzkriterien von Markierungszeichen.
- 3 Das Bundesministerium für Verkehr gibt die RMS im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- 4 2. Es empfiehlt sich, Markierungen, die den fließenden Verkehr angehen, jedenfalls dann retroreflektierend auszuführen, wenn dieser Verkehr stark oder schnell ist.
- 5 3. Markierungen sollen auf Straßen mit stärkerem Verkehr in verkehrsarmer Zeit angebracht werden. Dauerhafte Markierungen sind dort vorzuziehen. Finanzielle Gründe allein rechtfertigen es in der Regel nicht, diese Empfehlungen nicht zu beachten. Markierungen sind, soweit technisch irgend möglich, laufend zu unterhalten. Nach Erneuerung oder Änderung der Markierung darf die alte Markierung nicht mehr sichtbar sein, wenn dadurch Zweifel entstehen können.
- 6 4. Schmalstriche sollen 10 bis 15 cm, Breitstriche mindestens doppelt so breit wie die jeweils markierten Schmalstriche, mindestens aber 25 cm breit sein.

Zu Zeichen 293 Fußgängerüberweg

Vgl. zu § 26.

Zu Zeichen 295 Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung

Allgemeines über Längsmarkierungen

- 1 I. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist auf ausreichend breiten Straßen mit erheblicherem Kraftfahrverkehr der für den Gegenverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn, möglichst auch der Fahrbahnrand, zu markieren. Ausreichend breit ist eine Straße dann, wenn die Fahrbahn je Fahrtrichtung mindestens einen Fahrstreifen hat.
- 2 II. Der für den Gegenverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn ist in der Regel durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren, auf Fahrbahnen mit zwei oder mehr Fahrstreifen für jede Richtung durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295). Die Fahrstreifenbegrenzung sollte an Grundstückszufahrten nur dann unterbrochen werden, wenn andernfalls für den Anliegerverkehr unzumutbare Umwege oder sonstige Unzuträglichkeiten entstehen; wenn es erforderlich ist, das Linksabbiegen zu einem Grundstück zuzulassen, das Linksabbiegen aus diesem Grundstück aber verboten werden soll, kommt gegebenenfalls die Anbringung einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) in Frage. Fahrstreifenbegrenzungen sind nicht zweckmäßig, wenn zu gewissen Tageszeiten Fahrstreifen für den Verkehr aus der anderen Richtung zur Verfügung gestellt werden müssen. Vgl. § 37 Abs. 3.
- 3 III. Bei Markierungsknopfreiheiten müssen mindestens drei Markierungsknöpfe je Meter angebracht werden. Längsmarkierungen dürfen durch Markierungsknopfreiheiten nur dort ersetzt werden, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder weniger beträgt. Vgl. aber zu § 41 Abs. 4 und Nummer IV 3 zu den §§ 39 bis 43; *Rn. 51*.

Zu Buchstabe a

- 4 I. Die Begrenzung des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn
 1. Sie ist in der Regel als Schmalstrich auszuführen.
- 5 2. Sie soll außer auf breiten Straßen (vgl. Nummer II zu Zeichen 295; *Rn. 2*) nur bei gefährlichen Fahrbahnverengungen, vor und im Bereich gefährlicher Kuppen und Kurven und vor gefährlichen Kreuzungen und Einmündungen angebracht werden. Dann sollte ihrem Beginn eine Leitlinie von ausreichender Länge vorgeschaltet werden, deren Striche wesentlich länger sein müssen als ihre Lücken.
- 6 II. Die Begrenzung mehrerer Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr:

Sie ist als Schmalstrich auszuführen; vgl. aber Nummer II 2 zu Zeichen 245; *Rn. 19 ff.*

- 7 III. Es ist schon einzuschreiten, wenn die Aufbauten oder die Ladung in die Fahrstreifenbegrenzung hineinragen.
- 8 IV. Wegen der Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 c zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn.* 6.

Zu Buchstabe b

- 9 Seitenstreifen dürfen nur auf Straßen markiert werden, die eigens dafür ausgebaut sind. Wo ein Seitenstreifen markiert ist, darf an dessen rechtem Rand keine Markierung angebracht werden.

Zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299

- 1 I. Wo gegen das Längsparken auf der Fahrbahn nichts einzuwenden ist, bedarf es außer an Parkuhren in der Regel einer Parkflächenmarkierung nicht, wohl aber dort, wo es wünschenswert ist, quer oder schräg parken zu lassen. Dann empfiehlt es sich, die Einzelparkflächen durch ununterbrochene Linien oder durch Markierungsknopfreihen zu begrenzen oder, insbesondere bei größerer Gesamtparkfläche, das Zeichen 314 „Parkplatz“ aufzustellen und die Art der geforderten Aufstellung wenigstens durch Markierung der vier Ecken der Einzelparkflächen deutlich zu machen.
- 2 II. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann. Solches Parken sollte auch nur dort zugelassen werden, wo die Bordsteine abgeschrägt oder niedrig sind. Die Zulassung des Parkens durch Markierung auf Gehwegen ist dort zu erwägen, wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Aufstellung des Zeichens 315 ratsam.

Zu Zeichen 299 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote

- 1 I. Vgl. zu § 12 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 8 Buchstabe d (*Rn.* 2), Nummer IV und V zu Zeichen 224 (*Rn.* 6, 7) und Nummer II zu Zeichen 229; *Rn.* 2.
- 2 II. Die Markierung sollte auch vor und hinter Kreuzungen oder Einmündungen überall dort angebracht werden, wo das Parken auf mehr als 5 m verboten werden muß. Sie soll ferner eingesetzt werden, wo ein Haltverbot an für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Stellen kenntlich gemacht oder verlängert werden muß, z. B. an Fußgängerüberwegen. Die Markierung soll jedoch nicht allgemeine Anwendung finden an Stellen, wo sich Halt- und Parkverbote sonst nicht durchsetzen lassen.

Zu Nummer 9

Markierungen sollen nur dort aus gleichmäßig dichten Reihen von Markierungsknöpfen hergestellt werden, wo dies zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken.

Pflasterlinien zur Fahrbahnbegrenzung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen müssen ausreichend breit sein, in der Regel mindestens 10 cm, und einen deutlichen Kontrast zur Fahrbahn aufweisen.

Zu Absatz 4

Zur Kennzeichnung von Behelfsfahrstreifen an Baustellen sind in der Regel gelbe Markierungsknopfreihen zu bevorzugen. Abweichend von Nummer III zu Zeichen 295 (*Rn. 3*) kann in diesem Fall die zugelassene Höchstgeschwindigkeit höher als 50 km/h liegen. Bei vorübergehender Markierung auf Autobahnen genügt ein Markierungsknopf je Meter.

Zu § 42 Richtzeichen

Zu Zeichen 301 Vorfahrt

- 1 I. Es ist darauf zu achten, daß zwischen der Kreuzung und Einmündung, für die das Zeichen gelten soll, auch kein Feldweg einmündet.
- 2 II. An jeder Kreuzung und Einmündung, vor der das Zeichen steht, muß auf der anderen Straße das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angebracht werden.
- 3 III. Das Zusatzschild für die abknickende Vorfahrt (hinter Zeichen 306) darf dem Zeichen nicht beigegeben werden.
- 4 IV. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen in der Regel nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen aufzustellen; sonst ist das Zeichen 306 zu verwenden.
- 5 V. Über Kreisverkehr vgl. Nummer IX zu den Zeichen 209 bis 214; *Rn. 11 ff.*

Zu den Zeichen 306 und 307

- 1 Die Beschilderung von Vorfahrtstraßen
 1. Das Zeichen 306 muß an jeder Kreuzung und Einmündung stehen, und zwar innerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel vor ihr, außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel hinter ihr.
- 2 Nummer VII 1 zu Zeichen 205 und 206 (*Rn. 11*) gilt auch hier. Unter Umständen kann es zweckmäßig sein, das Zeichen 306 auch gegenüber einer Einmündung von links anzubringen, um Linksabbieger vor dem Irrtum zu bewahren, an der Einmündung gelte der Grundsatz „Rechts vor Links“.
- 3 2. An jeder Kreuzung und Einmündung, an der das Zeichen 306 steht, muß auf der anderen Straße das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angebracht werden.

- 4 3. Wäre das Zeichen 306, wenn es hinter der Kreuzung oder Einmündung stünde, nicht deutlich erkennbar, z. B. an weiträumigen Kreuzungen, so ist es vor oder in der Kreuzung anzubringen. Erforderlichenfalls kann das Zeichen dann hinter der Kreuzung oder Einmündung wiederholt werden. Vgl. auch Nummer 5 Buchstabe b; *Rn. 9.*
- 5 4. a) Das Zeichen 306 mit dem Zusatzschild „abknickende Vorfahrt“ ist vor der Kreuzung oder Einmündung anzubringen. Im übrigen vgl. Nummer VII 4 zu den Zeichen 205 und 206; *Rn. 14.*
- 6 b) Die abknickende Vorfahrt darf nur ausnahmsweise gegeben werden, in der Regel nur dann, wenn der Verkehr in dieser Richtung so viel stärker ist, daß er sich ohnehin durchzusetzen beginnt. Die amtliche Klassifizierung der Straßen allein ist kein Grund zu solcher Kennzeichnung. Jedenfalls darf das Zusatzschild nur angebracht werden, wenn der Verkehr durch auffällige Markierungen unterstützt wird und, falls das nicht ausreicht, bauliche Änderungen durchgeführt sind. Ein Umbau ist anzustreben, der die beiden bevorrechtigten Straßenstrecken optisch als natürliche Fortsetzung erscheinen läßt. Ist das nicht möglich, so muß durch Bordsteinkorrekturen oder Einbau von Fahrbahnteilern erreicht sein, daß die Einfahrt aus anderen Richtungen erschwert ist. Vorwegweiser, Wegweiser und Lichtführung durch Straßenleuchten können helfen. Sollen auf Straßen aus anderen Richtungen kurz vor der Kreuzung oder Einmündung Längsmarkierungen angebracht werden, so ist zu prüfen, ob die Erkennbarkeit der Wartepflicht dadurch nicht beeinträchtigt wird.
- 7 c) Fußgängerquerverkehr über eine Vorfahrtstraße an der Kreuzung oder Einmündung mit abknickender Vorfahrt ist durch Stangen- oder Kettengeländer zu unterbinden. Gegebenenfalls kommt - jedoch in einiger Entfernung von der Kreuzung oder Einmündung - die Anbringung von Lichtzeichen für Fußgänger in Frage. Bei stärkerem Fußgängerverkehr wird es häufig erforderlich sein, den gesamten Kreuzungsverkehr durch Lichtzeichen zu regeln.
- 8 5. a) Wird eine weiterführende Vorfahrtstraße an einer Kreuzung oder Einmündung durch Zeichen 205 oder 206 unterbrochen, so darf das Zeichen 307 nicht aufgestellt werden. Im übrigen vgl. Nummer VII 2 zu Zeichen 205 und 206; *Rn. 12.*
- 9 b) Soll in diesem Falle das Parken auch hinter der Kreuzung verboten werden, so ist dort nicht das Zeichen 306, sondern das Zeichen 286 aufzustellen.
- 10 6. Endet eine Vorfahrtstraße außerhalb geschlossener Ortschaften, ist sowohl das Zeichen 307 als auch das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 aufzustellen.
- 11 Innerhalb geschlossener Ortschaften ist Zeichen 307 in der Regel nicht aufzustellen.

- 12 7. Das Ende einer Vorfahrtstraße kann durch Zeichen 307 allein außerhalb einer Kreuzung oder Einmündung angezeigt werden. Dann ist folgendes zu beachten:
- 13 a) Zeichen 307 kann hinter einer Kreuzung oder Einmündung allein stehen, wenn der weitere Verlauf der Straße z. B. als Feldweg, eine Beschilderung mit Vorfahrtzeichen nicht rechtfertigt und es nicht möglich ist, die Vorfahrtstraße bereits an der letzten Kreuzung oder Einmündung enden zu lassen.
- 14 b) Zeichen 307 kann hinter einer Kreuzung oder Einmündung mit abknickender Vorfahrt allein aufgestellt werden. An allen übrigen Kreuzungen und Einmündungen der Straße kann die Vorfahrt dann durch Zeichen 301 gegeben werden; vor der Kreuzung oder Einmündung mit abknickender Vorfahrt ist Zeichen 306 mit Zusatzschild, dahinter Zeichen 307 aufzustellen. So wird vermieden, daß ein ganzer Straßenzug zur Vorfahrtstraße erklärt werden muß, nur weil an einer Kreuzung oder Einmündung eine abknickende Vorfahrt eingerichtet werden soll.
- 15 c) Wird das Zeichen 307 allein aufgestellt, so ist darauf zu achten, daß der Grundsatz der Stetigkeit (vgl. zu § 8 Abs. 1 Nummer II 1; *Rn.* 4) beachtet wird. Auch wenn die Vorfahrtstraße durch Zeichen 307 endet, muß auf dem folgenden Straßenzug bis zur nächsten Kreuzung oder Einmündung mit Wartepflicht an allen Kreuzungen oder Einmündungen durch Zeichen 301 die Vorfahrt gegeben werden, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.
- 16 8. Das Zeichen 307 muß mindestens voll rückstrahlen. Dasselbe gilt für Zeichen 306 außerhalb geschlossener Ortschaften.

Zu den Zeichen 301 bis 308

- 1 I. Was in Nummer II zu § 41 „Vorschriftzeichen“ (*Rn.* 2) für solche über der Fahrbahn vorgeschrieben ist, gilt auch für diese Zeichen.
- 2 II. Vgl. zu den Zeichen 205 und 206.

Zu Zeichen 308 Vorrang vor dem Gegenverkehr

Vgl. zu Zeichen 208.

Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel

- 1 I. Sie sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzubringen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt oder endet. Ist aus zwingenden Gründen ein anderer Standort zu wählen (vgl. z. B. Nummer V zu den Zeichen 274, 276 und 277; *Rn.* 5), so kann es sich, freilich in der Regel nur auf Einfall-

straßen größerer Städte, empfehlen, den ortseinwärts Fahrenden durch das Zeichen 385 zu orientieren.

- 2 II. Die Zeichen sind auf der für den ortseinwärts Fahrenden rechten Straßenseite so aufzustellen, daß sie auch der ortsauwärts Fahrende deutlich erkennen kann. Ist das nicht möglich, so ist die Ortstafel auch links anzubringen.
- 3 III. Das Zeichen 310 soll voll rückstrahlen.
- 4 IV. Die Ortstafel darf auch auf unbedeutenden Straßen nicht fehlen. Nur an nicht befestigten Feldwegen braucht sie nicht aufgestellt zu werden.
- 5 V. Das Zeichen 310 nennt den amtlichen Namen der Ortschaft und den Verwaltungsbezirk. Die Zusätze „Stadt“, „Kreisstadt“, „Landeshauptstadt“ sind zulässig. Die Angabe des Verwaltungsbezirks hat zu unterbleiben, wenn dieser den gleichen Namen wie die Ortschaft hat (z. B. Stadtkreis). Ergänzend auch den höheren Verwaltungsbezirk zu nennen, ist nur dann zulässig, wenn dies zur Vermeidung einer Verwechslung nötig ist.
- 6 Das Zeichen 311 nennt auf der unteren Hälfte den Namen der Ortschaft oder des Ortsteils. Dieser Teil des Zeichens 311 ist mit einem roten Schrägbalken, der von links unten nach rechts oben verläuft, durchstrichen. Angaben über den Verwaltungsbezirk sowie die in Absatz 1 genannten zusätzlichen Bezeichnungen braucht das Zeichen 311 nicht zu enthalten.
- 7 Die obere Hälfte des Zeichen 311 nennt den Namen der nächsten Ortschaft bzw. des nächsten Ortsteiles. An Bundesstraßen kann statt dessen das nächste Nahziel nach dem Fern- und Nahzielverzeichnis gewählt werden. Die Ziele werden auf gelbem Grund angegeben. Gehört das nächste Ziel zur selben Gemeinde wie die durchfahrene Ortschaft, so nennt das Zeichen den Namen des Ortsteils auf weißem Grund. Unter dem Ortsnamen ist die Entfernung in ganzen Kilometern anzugeben.
- 8 VI. Durch die Tafel können auch Anfang und Ende eines geschlossenen Ortsteils gekennzeichnet werden. Sie nennt dann am Anfang entweder unter dem Namen der Gemeinde den des Ortsteils in verkleinerter Schrift, z. B. „Stadtteil Pasing“, „Ortsteil Parksiedlung“ oder den Namen des Ortsteils und darunter in verkleinerter Schrift den der Gemeinde mit dem vorgeschalteten Wort: „Stadt“ oder „Gemeinde“. Die zweite Fassung ist dann vorzuziehen, wenn zwischen den Ortsteilen einer Gemeinde eine größere Entfernung liegt. Die erste Fassung sollte auch dann, wenn die Straße nicht unmittelbar dorthin führt, nicht gewählt werden.
- 9 VII. Gehen zwei geschlossene Ortschaften oder Ortsteile ineinander über und müssen die Verkehrsteilnehmer über deren Namen unterrichtet werden, so sind die Ortstafeln für beide etwa auf gleicher Höhe aufzustellen. Deren Rückseiten sind dann aber nicht nach dem Zeichen 311 zu beschriften, sondern - falls sie nicht freigelassen werden - gleich den Vorderseiten der rechts stehenden Tafeln (Zeichen 310).

- 10 VIII. Bundesstraßen-Nummernschilder (Zeichen 401) und Europastraßen-Nummernschilder (Zeichen 410) dürfen am Pfosten der Ortstafel nur dann angebracht werden, wenn an der nächsten Kreuzung oder Einmündung das Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“ steht.
- 11 IX. Andere Angaben als die hier erwähnten, wie werbende Zusätze und Stadtwappen, sind auf Ortstafeln unzulässig.

Zu Zeichen 314 Parkplatz

- 1 I. Das Zeichen ist in der Regel an der Einfahrt des Parkplatzes aufzustellen. Am Beginn von Parkplätzen im Verlauf einer durchgehenden Fahrbahn ist es nur anzubringen, wenn das zur Klarstellung notwendig ist und Parkraum größeren Umfangs vorhanden ist. Sonst genügt es, die Parkflächen zu markieren.
- 2 II. Beschränkungen der Parkerlaubnis dürfen nur auf einem Zusatzschild angeordnet werden.
- 3 Es dürfen nur die im Verkehrsblatt bekanntgemachten Zusatzschilder verwendet werden. Zum Begriff Anwohner vgl. Nummer IX zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn.* 28.
- 4 III. Zu größeren Parkplätzen und Parkhäusern, auch wenn sie von Privatpersonen betrieben werden, sollte gewiesen werden.
- 5 IV. Vgl. Nummer I zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299; *Rn.* 1.

Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

- 1 I. Vgl. Nummer 7 vor Zeichen 299.
- 2 II. Nummer II Satz 1 und 2 zu Nummer 7 vor Zeichen 299 (*Rn.* 2) gilt auch hier.
- 3 III. Anfang und Ende der Strecke, auf denen das Parken erlaubt ist, kann durch entsprechende weiße Pfeile im Schild kenntlich gemacht werden.

Zu Zeichen 317 Wandererparkplatz

- I. Das Zeichen darf nicht auf Autobahnparkplätzen aufgestellt werden.
- II. Vgl. zu Zeichen 314.

Zu den Zeichen 325 und 326 Verkehrsberuhigte Bereiche

- 1 I. Allgemeines

Am Anfang solcher Bereiche ist Zeichen 325 so aufzustellen, daß es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einbiegen in den Bereich wahrgenommen werden kann. Am Ende ist Zeichen 326 höchstens 30 m vor der nächsten Einmündung oder Kreuzung aufzustellen.

2 II. Örtliche Voraussetzungen

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen setzt voraus, daß die in Betracht kommenden Straßen, insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen des Straßenbaulastträgers oder der Straßenbaubehörde, überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktionen haben.

3 III. Bauliche Voraussetzungen

1. Maßgebend für die Beschilderung von verkehrsberuhigten Bereichen sind - neben der damit angestrebten Erhöhung der Verkehrssicherheit - Gesichtspunkte des Städtebaus, insbesondere der Verbesserung des Wohnumfeldes durch Umgestaltung des Straßenraumes.
- 4 2. Die mit Zeichen 325 erfaßten Straßen müssen durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann u. a. dadurch erreicht werden, daß der Ausbau der Straße sich deutlich von angrenzenden Straßen, die nicht mit Zeichen 325 beschildert sind, unterscheidet. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
- 5 3. Straßen, die mit Zeichen 325 beschildert sind, dürfen von Fußgängern zwar in ihrer ganzen Breite benutzt werden; dies bedeutet aber nicht, daß auch Fahrzeugführern ermöglicht werden muß, die Straße überall zu befahren. Daher kann es im Einzelfall zweckmäßig sein, Flächen für Fußgänger zu reservieren und diese in geeigneter Weise (z. B. durch Poller, Bewuchs) von dem befahrbaren Bereich abzugrenzen.
- 6 4. Die Straße muß ein Befahren für alle dort zu erwartenden Fahrzeugarten gestatten.
- 7 5. Der Parkraumbedarf sollte in angemessener Weise berücksichtigt werden.
- 8 Die zum Parken bestimmten Flächen innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs brauchen nicht durch Parkplatzschilder gekennzeichnet zu sein.
Es genügt eine andere Kennzeichnung z. B. eine Bodenmarkierung (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) oder Pflasterwechsel.
- 9 IV. Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen kommt sowohl für alle Straßen eines abgegrenzten Gebietes als auch für einzelne Straßen und Straßenabschnitte in Betracht. Die Zeichen 325 und 326 dürfen nur angeordnet werden, wenn die unter Nummer II und III aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Dabei muß jede Straße oder jeder Straßenabschnitt diesen Voraussetzungen genügen,

sofern nicht die örtlichen Gegebenheiten - auch im Hinblick auf die Verkehrssituation - einzelne Abweichungen zulassen.

- 10 V. Innerhalb der durch die Zeichen 325 und 326 gekennzeichneten Bereiche sind weitere Zeichen, z. B. Gefahrzeichen und Verkehrseinrichtungen in der Regel entbehrlich.

11 VI. Sonstiges

Neben der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325) kommen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und aus städtebaulichen Gründen u.a. folgende Maßnahmen in Frage:

- 12 1. Veränderungen des Straßennetzes oder der Verkehrsführung, um den Durchgangsverkehr zu verhindern, wie die Einrichtung von Sackgassen, Sperrung von „Schleichwegen“, Diagonalsperre von Kreuzungen,
- 13 2. die Sperrung für bestimmte Verkehrsarten, ggf. nur für die Nachtstunden,
- 14 3. die Anordnung von Haltverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen an besonderen Gefahrenstellen (z. B. Zeichen 274 mit 136),
- 15 4. die Einrichtung von Einbahnstraßen,
- 16 5. Aufpflasterungen.
- 17 Erfahrungsgemäß verspricht nur die Kombination mehrerer dieser Maßnahmen Erfolg.

Zu Zeichen 330 Autobahn

- 1 I. Das Zeichen ist sowohl am Beginn der Autobahn als auch an jeder Anschlußstellenzufahrt aufzustellen. In der Regel muß es am Beginn der Zufahrt angebracht werden.
- 2 II. Das Zeichen darf auch an Straßen aufgestellt werden, die nicht als Bundesautobahnen nach dem Bundesfernstraßengesetz gewidmet sind, wenn diese Straßen für Schnellverkehr geeignet sind, frei von höhengleichen Kreuzungen sind, getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben und mit besonderen Anschlußstellen für die Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind. Voraussetzung ist aber, daß für den abgedrängten langsameren Verkehr andere Straßen, deren Benutzung zumutbar ist, und für die Anlieger anderweitige Ein- und Ausfahrten zur Verfügung stehen.
- 3 III. Das Zeichen braucht auch nicht an allen Straßen aufgestellt zu werden, die nach dem Bundesfernstraßengesetz als Bundesautobahnen gewidmet sind.

Zu Zeichen 331 Kraftfahrstraße

- 1 I. Mindestens der weiße Rand und das weiße Sinnbild, im Zeichen 336 auch der rote Streifen, müssen rückstrahlen.
- 2 II. Das Zeichen ist nicht bloß hinter allen Kreuzungen und Einmündungen zu wiederholen, sondern auch überall dort, wo verbotenes Einfahren oder Betreten ohne Schwierigkeiten möglich ist.
- 3 III. An allen Kreuzungen und Einmündungen ist auf den zuführenden Straßen das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 aufzustellen.
- 4 IV. Nummer II Satz 2 zu Zeichen 330 (*Rn. 2*) gilt auch hier.
- 5 V. Vgl. Nummer II und III zu § 2 Abs. 1; *Rn. 3 bis 6*.

Zu Zeichen 332 Ausfahrt von der Autobahn

- 1 I. Die Tafel ist unmittelbar am Beginn der Ausfahrt der Anschlußstelle möglichst auf dem Mittelstreifen aufzustellen, sonst rechts neben der Fahrbahn. Die Tafel kann dort auch in einer Schilderbrücke oder an einem Auslegermast über dem ausmündenden Fahrstreifen angebracht werden.
- 2 II. In der Regel sollten nur zwei Ziele angegeben werden, ein benachbartes Ziel links und ein solches rechts der Autobahn. Mehr als vier Ziele dürfen keinesfalls angeführt werden. Bei Zielangaben, die aus mehreren Worten bestehen, sollten nach Möglichkeit Kurzbezeichnungen gewählt werden.

Zu den Zeichen 332 und 333

- 1 I. Statt beider Ausfahrtzeichen braucht innerhalb geschlossener Ortschaften nur eines von ihnen aufgestellt zu werden, wenn Platzmangel das rechtfertigt.
- 2 II. Stehen die Zeichen 332 und 333 nicht an einer Autobahn, so haben sie gelben oder - sofern sie Bestandteil der innerörtlichen Wegweisung sind - weißen Grund. Schrift, Rand und Pfeil sind schwarz.

Zu Zeichen 334 Ende der Autobahn

- 1 I. Das Zeichen ist am Ende der Autobahn und an allen Ausfahrten der Anschlußstellen aufzustellen. Wo es aus Sicherheitsgründen nicht geboten ist, die Autobahnregeln für die ganze Ausfahrt aufrechtzuerhalten, darf es schon in deren Verlauf angebracht werden.
- 2 II. Das Ende der Autobahn ist stets anzukündigen.

Zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453

- 1 I. Wegweisende Beschilderung auf Autobahnen
 1. Die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen ist blau.
 2. Die Zeichen müssen mindestens voll retroreflektierend ausgeführt sein.
 3. Die Ausgestaltung und Aufstellung richtet sich nach den Richtlinien für wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA).
- 4 Das Bundesministerium für Verkehr gibt die RWBA im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- 5 II. Die sonstige Beschilderung

Abweichend von den allgemeinen Regeln gilt folgendes:

 1. Gefahrzeichen und Vorschriftzeichen sind in der Regel beiderseits der Fahrbahn aufzustellen.
 2. Alle Verkehrszeichen müssen mindestens voll rückstrahlen.
 3. Gefahrzeichen sind in der Regel 400 m vor der Gefahrstelle aufzustellen. Diese Entfernung auf einem Zusatzschild anzugeben, kann sich häufig erübrigen. Dagegen kann sich an besonders gefährlichen Stellen eine Wiederholung der Gefahrzeichen 200 m vor der Gefahrstelle empfehlen oder sogar eine zusätzliche Vorwarnung auf 800 und 600 m; in diesen Fällen ist die jeweilige Entfernung auf Zusatzschildern anzugeben.

Zu Zeichen 336 Ende der Kraftfahrstraße

Über die Ausgestaltung vgl. Nummer I zu Zeichen 331; *Rn. 1.*

Zu den Zeichen 330, 331, 334 und 336

Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1a zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 3 bis 4.* Ist die oberste Landesbehörde nicht zugleich oberste Landesbehörde für den Straßenbau, so muß auch diese zustimmen.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

- 1 I. Eine Leitlinie kann auch als Warnlinie markiert werden; dann sind die Striche länger als die Lücken.

2 II. Schutzstreifen für Radfahrer

1. Allgemeines

Eine Leitlinie kann auch markiert werden, um die Fahrbahn in Fahrstreifen und einen oder zwei Schutzstreifen zu gliedern. Die Schutzstreifen liegen jeweils am rechten Fahrbahnrand.

3 Der Radverkehr muß den Schutzstreifen im Streckenverlauf benutzen. Dessen Benutzungspflicht ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot (§ 2 Abs. 4 Satz 3).

4 2. Innerorts

a) Innerorts kann die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn dann in Betracht kommen, wenn

5 1. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht erforderlich wäre, die Anlage des Sonderweges (baulich angelegter Radweg, Radfahrstreifen) aber nicht möglich ist oder

6 2. die Trennung des Fahrzeugverkehrs durch Kennzeichnung einer Radwegebenutzungspflicht nicht zwingend erforderlich wäre, dem Radverkehr aber wegen der nicht nur geringen Verkehrsbelastung (in der Regel mehr als 5 000 Kfz/24 Std.) und der Verkehrsbedeutung ein besonderer Schonraum angeboten werden soll und

7 3. dies die Breite der Fahrbahn, die Verkehrsbelastung (in der Regel bis zu 10 000 Kfz/ 24 Std.) und die Verkehrsstruktur (in der Regel Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr unter 5 Prozent bzw. unter 500 Lkw/ 24 Std.) grundsätzlich zuläßt.

8 Die besonderen örtlichen und verkehrlichen Umstände sind zu berücksichtigen.

b) Voraussetzung für die Markierung von Schutzstreifen innerorts ist, daß

9 1. bei beidseitigen Schutzstreifen die Breite der für den fließenden Fahrzeugverkehr zur Verfügung stehenden, im Gegenverkehr benutzbaren Fahrbahn mindestens 7 m und weniger als 8,5 m,

10 2. die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr 1,6 m, mindestens 1,25 m und

11 3. die restliche Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr mindestens 4,5 m, höchstens 5,5 m

beträgt sowie

- 12 4. die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch mehrspurige Fahrzeuge nur in seltenen Ausnahmefällen notwendig macht und
- 13 5. der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn durch Zeichen 283 ausgeschlossen wird.
- 14 c) Der Einsatz von Schutzstreifen in Kreisverkehren scheidet aus.
- 15 3. Außerorts scheidet die Markierung von Schutzstreifen aus.
- 16 4. a) Die Leitlinie ist im Streckenverlauf als unterbrochener Schmalstrich im Verhältnis 1:1:1 zu markieren. An Kreuzungen und Einmündungen soll von einer Markierung abgesehen werden.
- 17 b) Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens kann in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radfahrer“ (§ 39 Abs. 4) verdeutlicht werden.
- 18 III. Leitlinien sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen. Vgl. zu § 41 Abs. 3.
- 19 IV. Vgl. auch Nummer I zu § 7 Abs. 1 bis 3; *Rn. 1.*

Zu Zeichen 341 Wartelinie

Wartelinien sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) anzubringen und auszuführen. Vgl. zu § 41 Abs. 3.

Zu § 42 Abs. 6 Nr. 3 Schriftzeichen und Wiedergabe von Verkehrsschildern auf der Fahrbahn

- 1 I. Durch die Wiedergabe eines Verkehrsschildes auf der Fahrbahn wird der Fahrzeugverkehr auf eine besondere Situation aufmerksam gemacht.
- 2 Von der Möglichkeit, Verkehrsschilder auf der Fahrbahn darzustellen, sollte nur sehr sparsam Gebrauch gemacht werden.
- 3 In der Regel genügt es, das Sinnbild des Verkehrszeichens auf der Fahrbahn darzustellen (z. B. ein Fahrrad).
- 4 II. Bei der Ausführung der Darstellung sind die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) zu beachten. Vgl. zu § 41 Abs. 3.

- 5 III. Vgl. auch Nummer I 1 zu § 8 Abs. 1 (*Rn. 1*), Nummer II zu § 41 (*Rn. 2*), Nummer III zu Zeichen 206 (*Rn. 3*) sowie Nummer VII 2 zu den Zeichen 205 und 206; *Rn. 12*.

Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg

- 1 I. Das Zeichen darf nicht in Kombination mit anderen Zeichen aufgestellt werden.
- 2 II. Das Zeichen muß mindestens voll retroreflektierend ausgeführt sein.

Zu Zeichen 353 Einbahnstraße

Vgl. Nummer I zu Zeichen 220; *Rn. 1 ff.*

Zu Zeichen 354 Wasserschutzgebiet

- 1 I. Es ist an den Grenzen der Einzugsgebiete von Trinkwasser und von Heilquellen auf Straßen aufzustellen, auf denen Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung häufig fahren. In der Regel ist die Länge der Strecke, die durch das Wasserschutzgebiet führt, auf einem Zusatzschild (§ 40 Abs. 4) anzugeben.
- 2 II. Nummer I zu Zeichen 269 (*Rn. 1*) gilt auch hier.
- 3 III. Vgl. auch Nummer II zu Zeichen 269, *Rn. 2 bis 8*.
- 4 IV. Es empfiehlt sich, das Zeichen voll retroreflektierend auszuführen.

Zu Zeichen 355 Fußgängerunter- oder -überführung

An Unterführungen sollte das Zeichen in der Regel aufgestellt werden, an Überführungen nur ausnahmsweise.

Zu Zeichen 356 Verkehrshelfer

- 1 I. Wo Schülerlotsen, Schulweghelfer oder sonstige Verkehrshelfer tätig werden, soll das Zeichen angebracht sein. Wo ein Fußgängerüberweg markiert ist, kann das Zeichen entbehrlich sein. Wenn der Einsatz z. B. von „Verkehrskadetten“ es erfordert, soll durch ein mobiles Schild auf den Einsatz hingewiesen werden.
- 2 II. Es soll etwa 50 m vor der Einsatzstelle stehen.
- 3 III. Sollen Verkehrshelfer für ordnende Aufgaben, z. B. für Hinweise zum ordnungsgemäßen Parken auf Parkplätzen, eingesetzt werden, so ist dafür die Zustimmung der

Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Die Zustimmung kann mit Auflagen verbunden werden.

Zu Zeichen 357 Sackgasse

- 1 I. Das Zeichen sollte nur aufgestellt werden, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist.
- 2 II. Vgl. Nummer II zu § 31; *Rn. 2 bis 4.*

Zu Zeichen 358 Erste Hilfe

- 1 I. Das Zeichen zeigt stets das rote Kreuz ohne Rücksicht darauf, wer den Hilfsposten eingerichtet hat.
- 2 II. Es darf nur verwendet werden zum Hinweis auf regelmäßig besetzte Posten amtlich anerkannter Verbände.
- 3 III. Vgl. auch die Verlautbarung Nummer 115 vom 13. März 1967 (VkB1. 1967 S. 225).

Zu Zeichen 359 Pannenhilfe

Liegt die nächste Werkstatt an der Straße, so ist der Hinweis entbehrlich. Es kann sich außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr empfehlen, wenn sich auf größere Entfernung nur eine Werkstatt abseits der Straße befindet, auf sie mittels Pfeils und Entfernungsangabe hinzuweisen.

Zu Zeichen 363 Polizei

Das Zeichen sollte, mit zusätzlichen näheren Hinweisen, in der Regel nur außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr angebracht werden.

Zu den Zeichen 375 bis 377 Autobahnhotel usw.

- 1 I. Die Zeichen dürfen nur auf Autobahnen aufgestellt werden.
- 2 II. Sie dürfen nur für Betriebe verwendet werden, die von der Autobahn aus unmittelbar zu erreichen sind.
- 3 III. Durch das Zeichen 375 ist auf ein Autobahngasthaus mit, durch das Zeichen 376 auf ein solches ohne Übernachtungsmöglichkeit hinzuweisen, durch das Zeichen 377 auf kleine Erfrischungsstellen.

Zu den Zeichen 380 Richtgeschwindigkeit und Zeichen 381 Ende der Richtgeschwindigkeit

- 1 I. Eine Richtgeschwindigkeit kann sich auf bestimmten Straßenstrecken dort empfehlen, wo es zweckmäßig ist, auf die Gefahren höherer Geschwindigkeiten hinzuweisen, eine Beschränkung durch Zeichen 274 aber noch nicht geboten ist (vgl. zu Zeichen 274).
- 2 II. Richtgeschwindigkeiten sollten so festgelegt werden, daß sie vor ihrer Anordnung bei nasser Fahrbahn von nicht mehr als 15 Prozent der Fahrer überschritten werden.
- 3 III. Die Richtgeschwindigkeit darf nur für alle Fahrstreifen einer Fahrtrichtung, nicht für einzelne dieser Fahrstreifen empfohlen werden.
- 4 IV. Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 zu § 45 Abs. 1 bis 1d; *Rn. 3 ff.*

Zu Zeichen 385 Ortshinweistafel

- 1 I. Das Zeichen kann auch dann verwendet werden, wenn die Straße durch die genannte Ortschaft, nicht aber durch deren fest umrissenen Ortskern führt.
- 2 II. Vgl. auch Nummer I zu den Zeichen 310 und 311 (*Rn. 1*) sowie die Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), Ausgabe 1992 (VkBf. 1995 S. 218).

Zu Zeichen 386 Touristischer Hinweis

- 1 I. Das Zeichen wird in drei Formen und Funktionen verwendet:
- 2 - als Hinweiszeichen im Nahbereich touristisch bedeutsamer Ziele mit wegweisender Funktion außerhalb der Autobahn,
- 3 - als Kennzeichnung von Touristikstraßen außerhalb der Autobahnen,
- 4 - als Unterrichtungstafel über Landschaften und Sehenswürdigkeiten entlang der Autobahnen
- 5 Das Zeichen soll voll retroreflektierend ausgeführt werden .
- 6 Touristische Hinweiszeichen dürfen nur äußerst sparsam aufgestellt werden. Durch sie darf die Auffälligkeit, Erkennbarkeit und Lesbarkeit anderer Verkehrszeichen nicht beeinträchtigt werden.
- 7 II. Hinweiszeichen im Nahbereich touristisch bedeutsamer Ziele
 1. Die Festlegung der Maße richtet sich nach den Vorgaben der Vorläufigen Richtlinie für Touristische Hinweise an Straßen (RtH 1988), Ausgabe 1988

(VkB1.1988 S. 488), die das Bundesministerium für Verkehr mit Zustimmung der obersten Landesbehörden bekanntgibt.

- 8 2. In der Regel stehen solche Zeichen nur außerorts an Straßen von regionaler Bedeutung, innerorts kommen sie nur ausnahmsweise und nur dann in Betracht, wenn nicht mit anderen Zeichen auf die Ziele hingewiesen wird.
- 9 3. Auf die ausgewählten Ziele soll nur im unmittelbaren Nahbereich hingewiesen werden, wenn die übrige Wegweisung keine Hilfen mehr gibt.
- 10 4. Auf bedeutende touristische Ziele kann mit einem einheitlichen grafischen Symbol hingewiesen werden.
- 11 III. Kennzeichnung von Touristikstraßen außerhalb von Autobahnen
 1. siehe Nummer II Nr. 1; *Rn. 7*
 - 12 2. Die Zeichen enthalten den Namen der Straßen, z. B. „Burgenstraße“ gegebenenfalls zusammen mit einem einheitlich auf diese Straße zu verwendenden grafischen Symbol.
 - 13 3. Die Zeichen haben nur kennzeichnende und keine wegweisende Funktion.
 - 14 4. Die Zeichen dürfen nicht zusammen mit der übrigen Beschilderung aufgestellt werden.
- 15 IV. Unterrichtungstafel über Landschaften und Sehenswürdigkeiten entlang der Autobahnen
 1. siehe Nummer II Nr. 1; *Rn. 7*
 - 16 2. Die Tafel dient nur der Unterrichtung und darf weder selbst eine Wegweisungsfunktion haben noch eine Folgewegweisung an den Autobahnausfahrten nach sich ziehen. Entfernungsangaben, Pfeile u. ä. dürfen auf der Tafel nicht verwendet werden.
 - 17 3. Die Unterrichtungstafel muß ein eigenständiges und einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, es darf keine Verwechslungsgefahr mit anderen Verkehrszeichen auf der Autobahn bestehen.
 - 18 4. Inhalt der Unterrichtungstafel sollen bevorzugt Landschaften oder von der Autobahn aus sichtbare bedeutsame Kultur- oder Baudenkmäler sein.
 - 19 In einer Tafel darf nur ein Thema grafisch umgesetzt werden.
 - 20 5. Die Tafel darf nicht innerhalb einer Wegweiskette, d. h. zwischen Ankündigungstafel und Ausfahrt bzw. Entfernungstafel aufgestellt werden. Der Abstand zur wegweisenden Beschilderung muß mindestens 1 km betragen. Untereinander sollen die braun-weißen Tafeln in der Regel keinen geringeren Abstand als 20 km haben.

21 V. Richtlinien und Verzeichnisse

1. Die Auswahl der Sehenswürdigkeiten sowie die Ausstattung und Aufstellung der Zeichen sollen im einzelnen nach Richtlinien erfolgen, die das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- 22** 2. Es wird empfohlen, für die ausgewählten Ziele, Kennzeichnungen und Inhalte der Unterrichtungstafeln bei den Ländern ein Verzeichnis anzulegen und fortzuschreiben.
- 23** 3. Die Ziele, Kennzeichnungen und Unterrichtungen sollen unter Beteiligung von Interessenvertretern der Touristik und anderen interessierten Verbänden von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt werden. Zu beteiligen sind von seiten der Behörden vor allem die Straßenbaubehörde, Denkmalschutzbehörde, Forstbehörde.

Zu Zeichen 388 Seitenstreifen nicht befahrbar

- 1** I. Der Warnung bedarf es nicht, wenn der Seitenstreifen ersichtlich unzureichend befestigt oder überhaupt ungeeignet ist.
- 2** II. Dagegen sollte durch das Zeichen vor unzureichend befestigten Seitenstreifen gewarnt werden, die ähnlich wie die Fahrbahn aussehen oder sonst den Eindruck machen, als ob sie vor allem zum Halten oder Parken geeignet wären.
- 3** III. Auf schmalen Straßen muß häufig vor unzureichend befestigten Seitenstraßen gewarnt werden, damit Kraftfahrer bei einer Begegnung nicht dorthin ausweichen.
- 4** IV. Die Anbringung des Zeichens 101 über dem Zeichen 388 ist unzulässig.

Zu Zeichen 392 Zollstelle

Das Zeichen sollte in der Regel 150 bis 250 m vor der Zollabfertigungsstelle aufgestellt werden. Die Zollbehörden sind zu hören.

Zu Zeichen 393 Informationstafel an Grenzübergangsstellen

- 1** I. Das Zeichen informiert den in die Bundesrepublik Deutschland einreisenden Verkehrsteilnehmer über die bestehenden allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen und über die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen.
- 2** II. Die Informationstafel sollte hinter der Grenzübergangsstelle neben der Fahrbahn stehen, und zwar

- 3 -die **erste Tafel** nach Möglichkeit unmittelbar hinter der letzten Paßkontrollstelle in einem Bereich, in dem die Tafel bereits von den auf die Abfertigung wartenden Fahrzeugen aus gelesen werden kann, und
- 4 -die **Wiederholungstafel** stets hinter der Grenzübergangsstelle in einem Bereich ab 200 m bis 500 m (auf Autobahnen einheitlich 500 m) von der Stelle entfernt, an der der Querschnitt der durchgehenden Strecke beginnt.
- 5 An Grenzübergangsstellen außerhalb von Autobahnen kann, je nach den örtlichen Gegebenheiten, eine Informationstafel ausreichen.

Zu Zeichen 394 Laternenring

- 6 Ringe und Schilder sind 70 mm hoch, Schilder 150 mm breit.

Zu den Zeichen 401 und 410

- 1 I. Allein dürfen diese Schilder nur im Verlauf von Bundesstraßen und Europastraßen, die Vorfahrtstraßen sind, aufgestellt werden. Vgl. auch Nummer III 11a zu den §§ 39 bis 43; *Rn. 32 ff.*
- 2 II. Vgl. auch Nummer VIII zu den Zeichen 310 und 311; *Rn. 10.*
- 3 III. Das Zeichen 401 darf auf neu gebauten Straßen, z. B. Umgehungsstraßen, schon vor deren Widmung angebracht werden.

Zu Zeichen 405 Nummernschild für Autobahnen

- 1 I. Die Abmessungen richten sich nach der Höhe der Ziffern auf den Wegweisern.
- 2 II. Das Zeichen darf nur zugleich mit Vorwegweisern, Wegweisern und Entfernungstafeln gezeigt werden.
- 3 III. Nummer I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453 (*Rn. 1 bis 4*) gilt sinngemäß.

Zu Zeichen 406 Nummernschild für Knotenpunkte der Autobahnen

- 1 I. Das Zeichen darf nur zugleich mit Zeichen 448 und Zeichen 450 (300-m-Bake) gezeigt werden.
- 2 II. Alle Ankündigungstafeln der Autobahnausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke sollen für jeden Autobahnverlauf eine fortlaufende Nummer erhalten. Eine Wiederholung dieser Knotenpunktnummer soll nur für Anschlußstellen auf der 300-m-Bake (Zeichen 450) erfolgen.

Zu den Zeichen 415 bis 442 Wegweisung außerhalb von Autobahnen

- 1 I. Die Wegweisung soll Ortsfremde unterrichten. Dabei soll auch angestrebt werden, den Verkehr unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse auf das vorhandene Straßennetz zu verteilen. Folgende Grundsätze sind einzuhalten:
 - 2 1. Ein einmal in der Wegweisung angegebenes Ziel muß in jeder folgenden Wegweisung bis zu diesem Ziel wiederholt werden.
 - 3 2. Wird an einer Kreuzung oder Einmündung auf ein über eine abzweigende Straße erreichbares Ziel hingewiesen, so empfiehlt es sich immer dann, an der gleichen Stelle auch einen Wegweiser für die Hauptrichtung anzubringen, wenn Zweifel über die Weiterführung der Hauptrichtung auftreten können.
- 4 II. Anzugeben ist die Entfernung bis zur Ortsmitte. Es sind nur volle Kilometer zu nennen. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Entfernungsangabe häufig entbehrlich.
- 5 III. Ist an einer Kreuzung oder Einmündung ein beleuchteter oder ein retroreflektierender Wegweiser angebracht, so muß geprüft werden, ob nicht auch alle übrigen so auszuführen sind.
- 6 IV. Für Bundesfernstraßen gibt das Bundesministerium für Verkehr ein Verzeichnis der Fern- und Nahziele sowie der Entfernungen heraus. Diese sowie die entsprechenden Verzeichnisse der obersten Landesbehörden für die übrigen Straßen sind bei der Auswahl der Ziele zu beachten.
- 7 V. Soweit in den folgenden Ausführungen keine speziellen Regelungen getroffen sind, ist die Ausgestaltung und Aufstellung nach den „Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB)“ auszuführen. Das Bundesministerium für Verkehr gibt die RWB im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

Zu den Zeichen 421 und 442

- 1 I. Die Zeichen können zur Ableitung jeder Verkehrsart verwendet werden. In den Zeichen können erforderlichenfalls auch mehrere Sinnbilder gezeigt werden.
- 2 II. Die Aufstellung des Zeichens 442 ist dort zu erwägen, wo schnell gefahren wird und das Zeichen 421 deshalb nicht immer rechtzeitig erkannt werden kann. Außerdem empfiehlt sich die Aufstellung auf breiten Straßen, auf denen der abzuleitende Verkehr sich frühzeitig einordnen muß. Wo das Zeichen 442 steht, kann das Zeichen 421 oft entbehrt werden.
- 3 III. Die Ableitung bestimmter Verkehrsarten ist in der Regel geboten,

1. wenn für Verkehrsarten (z. B. für Lastkraftwagen) im weiteren Verlauf der Straße ein Verkehrsverbot besteht. In solchen Fällen ist auf das folgende Verkehrsverbot zusätzlich z. B. durch Aufstellung des Zeichens 253 mit Angabe der Entfernung auf einer Zusatztafel hinzuweisen,
- 4 2. wenn bestimmte Verkehrsarten von der Weiterbenutzung der Straße fernzuhalten sind (z. B. Ableitung von Lastkraftwagen vor engen Ortsdurchfahrten oder von Radfahrern auf weniger belastete Straßen). In solchen Fällen wird zu prüfen sein, ob ein Verkehrsverbot, etwa mit dem beschränkenden Zusatzschild „Anlieger frei“, ausgesprochen werden kann,
- 5 3. wenn es für bestimmte Verkehrsarten zweckmäßig ist, die Umleitungsstrecke zu benutzen. So kann z. B. Personenkraftwagen eine schwächer befestigte Strecke zur Umgehung des Stadtkerns angeboten werden, wenn der Verkehr dort schneller vorankommt als auf der überlasteten Ortsdurchfahrt.

Zu den Zeichen 421 und 442, 454 bis 466 Beschilderung von Umleitungen und Bedarfsumleitungen

- 1 I. Die Ausgestaltung und Aufstellung richtet sich, soweit im folgenden keine speziellen Regelungen getroffen sind, nach den „Richtlinien für Umleitungsbeschilderung (RUB)“. Das Bundesministerium für Verkehr gibt die RUB im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- 2 II. Umleitungen, auch nur von Teilen des Fahrverkehrs, und Bedarfsumleitungen sind in der Regel in einem Umleitungsplan festzulegen. Die zuständige Behörde hat sämtliche beteiligten Behörden und die Polizei, gegebenenfalls auch die Bahnunternehmen, Linienverkehrsunternehmen und die Versorgungsunternehmen zur Planung heranzuziehen. Dabei sind die Vorschriften des Straßenrechts, insbesondere des § 14 des Bundesfernstraßengesetzes und die entsprechenden Vorschriften der Landesstraßengesetze zu berücksichtigen. Bei allen in den Verkehrsablauf erheblich eingreifenden Umleitungsplänen empfiehlt es sich, einen Anhörungstermin anzuberaumen.
- 3 III. Als Umleitungsstrecken sollten solche ausgewählt werden, die für die Verkehrsteilnehmer einen möglichst geringen Umweg bedeuten, die für die Art und Menge des umzuleitenden Verkehrs genügen und die, wenn notwendig, mit zumutbaren Aufwendungen für die Umleitung hergerichtet werden können. Genügt die Umleitungsstrecke dem verstärkten Verkehr nicht, so ist durch zusätzliche Maßnahmen dafür zu sorgen, daß sie für den verstärkten Verkehr verkehrssicher wird und sich dieser möglichst reibungslos abwickeln kann. Hierzu können Baumaßnahmen (z. B. Verbesserung der Fahrbahndecke, Schaffung von Ausweichstellen), die bei der Straßenbaubehörde anzuregen sind, und verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Anordnung von Haltverboten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schaffung von Einbahnstraßen) notwendig sein. Die Umleitungsstrecke und die zu ihrer Herrichtung gebotenen Maßnahmen sind in dem Umleitungsplan darzustellen. Die Umleitungsschilder dürfen erst aufgestellt werden, wenn die festgelegten Maßnahmen durchgeführt sind.

- 4 IV. Bedarfsumleitungen des Autobahnverkehrs werden durch Zeichen 460 gekennzeichnet.
- 5 V. Umleitungen, die innerhalb eines Landes besonders bedeutsam sind, sowie Einrichtung und Inanspruchnahme von Bedarfsumleitungen müssen den Landesmeldestellen, die für die Unterrichtung der Kraftfahrer durch Rundfunk eingerichtet sind, bekanntgemacht werden.
- 6 VI. Nebenstrecken sind außerhalb geschlossener Ortschaften zu bevorzugen.

Zu Zeichen 432 Wegweiser zu innerörtlichen Zielen

- 1 I. Innerörtliche Ziele, zu denen zu weisen ratsam ist, können sowohl Ortsteile (z. B. Parksiedlung, Innenstadt, Kurviertel), als auch öffentliche Anlagen und Gebäude sein (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messegelände, Universität, Stadion, Autohof). Wenn auch in der Regel durch das weiße Pfeilschild nur der Weg zu Zielen innerhalb der geschlossenen Ortschaft gewiesen werden sollte, wird empfohlen, es auch als Wegweiser auf einen außerhalb gelegenen Flugplatz, Bahnhof oder ähnliche Einrichtungen zu verwenden.
- 2 Zusätzlich ein Sinnbild des angegebenen Zieles zu zeigen, empfiehlt sich.
- 3 II. Zu privaten Unternehmen darf nur dann so gewiesen werden, wenn das wegen besonders starken auswärtigen Zielverkehrs dorthin unerlässlich ist und auch nur, wenn allgemeine Hinweise wie „Industriegebiet Nord“ nicht ausreichen.
- 4 III. Auf Autobahnen dürfen Wegweiser zu privaten Unternehmen, zu Industrie- oder Gewerbegebieten und zu öffentlichen Einrichtungen nicht aufgestellt werden. Hinweise auf Flughäfen, die in weißen Einsätzen mit dem Sinnbild eines Flugzeuges (entsprechend Zeichen 144) auf den blauen Autobahnwegweisern angezeigt werden, bleiben davon unberührt.

Zu Zeichen 434 Wegweisertafel

Vgl. auch Nummer II zu den Zeichen 332 und 333; *Rn.* 2.

Zu Zeichen 437 Straßennamensschilder

- 1 I. Die Schilder haben entweder weiße Schrift auf dunklem Grund oder schwarze Schrift auf hellem Grund.
- 2 II. Die so aufgestellten Straßennamensschilder sind beiderseits zu beschriften. Werden zusätzlich Hausnummern angegeben, so ist dafür zu sorgen, daß die Schilder lesbar bleiben.

- 3 III. An Kreuzungen und Einmündungen sollen sie auf die gezeigte Weise angebracht und angeordnet werden; bei erheblichem Fahrverkehr sind sie stets so anzubringen und anzuordnen.

Zu Zeichen 438 Vorwegweiser

- 1 I. Durch die schwarzen Pfeile den tatsächlichen Verlauf der Straße schematisch darzustellen, empfiehlt sich nur, wenn dadurch die Übersichtlichkeit der Wegweisung nicht leidet.
- 2 II. Die Stärke der Pfeilstriche ist nicht nach der Klassifizierung der Straße zu wählen, sondern nach der Vorfahrtregelung, die an der angekündigten Kreuzung oder Einmündung gilt. Die Strichstärken sind in einem Verhältnis 4 (für die Vorfahrtsstraße) : 3 (für die nachgeordnete Straße) darzustellen. Die Ankündigung der Wartepflicht durch Zeichen 205 mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild, gegebenenfalls auch mit dem Sinnbild STOP (hinter Zeichen 206), am gleichen Pfosten kann empfehlenswert sein.
- 3 III. Im Vorwegweiser kann durch verkleinerte Wiedergabe auf den Strichen auf Verkehrsschilder hingewiesen werden, die im weiteren Verlauf der Straße stehen, z. B. durch Wiedergabe des Gefahrzeichens 150 oder 151 auf einen Bahnübergang, des Zeichens 205 auf die Wartepflicht an der folgenden Kreuzung (Ausführungsbeispiele siehe RWB). Als Einsätze sind nur Verkehrszeichen zulässig.

Zu Zeichen 440 Vorwegweiser zur Autobahn

Die Nummer I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453 (*Rn. 1 bis 4*) gilt auch für das Zeichen 440.

Zu Zeichen 442 Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten

Vgl. auch zu den Zeichen 421 und 442.

Zu den Zeichen 448, 449 und 453

Vgl. auch Nummer I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453; *Rn. 1 bis 4*.

Zu Zeichen 449 Vorwegweiser auf Autobahnen

- 1 I. Über dem Pfeil für die Richtung „Geradeaus“ darf nur der Name der nächsten Anschlußstelle für die Ausfahrt angegeben werden.

- 2 II. Der andere Pfeil hat zunächst halbrechts zu zeigen, darf dann aber den tatsächlichen Verlauf der Ausfahrt darstellen. Nummer II zu Zeichen 332 (*Rn. 2*) gilt auch hier.
- 3 III. Abweichend von Nummer I und II dürfen in Schilderbrücken an Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken über oder neben beiden Pfeilen bis zu drei Ziele genannt werden.
- 4 IV. Wo es zur Orientierung geboten ist, namentlich an Ausfahrten, die so ausgebaut sind, daß sie Autobahnabzweigungen ähneln, dürfen bei den Ortsnamen über dem nach halbrechts weisenden Pfeil Nummernschilder für Bundesstraßen (Zeichen 401) angebracht werden, wenn diese Bundesstraßen als Vorfahrtstraßen gekennzeichnet sind.

Zu Zeichen 450 Ankündigungsbake

Vgl. auch Nummer I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453; *Rn. 1 bis 4*.

Zu Zeichen 453 Entfernungstafel

- 1 An Autobahnen werden als Bestätigung der Ziele Fernziele in maximal vier Zielangaben auf der Entfernungstafel hinter den Knotenpunkten angezeigt.
- 2 Liegt das angegebene Ziel nicht an der gerade befahrenen Autobahn, wird dieses Ziel unterhalb eines Trennstriches mit der zugehörigen Autobahnnummer aufgeführt, über die das Ziel zu erreichen ist. Die Anzahl von höchstens vier Zielangaben in der Entfernungstafel darf auch in diesen Fällen nicht überschritten werden. Wird die Zielangabe über mehrere Autobahnen geführt, wird nur die A-Nummer der nächsten Autobahnstrecke der Zielangabe vorangestellt.

Zu Zeichen 454 Umleitungswegweiser

- 1 I. Das Zeichen muß mindestens an jeder Kreuzung und Einmündung im Verlauf der Umleitungsstrecke aufgestellt werden, wo Zweifel über deren weiteren Verlauf entstehen können.
- 2 II. Es kann sich empfehlen, das Ende der Umleitungsstrecke durch Wegweisung kenntlich zu machen.

Zu Zeichen 455 Numerierte Umleitung

Das Zeichen kann anstelle von Zeichen 454 eingesetzt werden, wo eine Unterscheidung mehrerer Umleitungsstrecken durch eine Numerierung erforderlich wird. Häufigste Einsatzfälle werden in städtischen Bereichen mit Großbaustellen liegen. Außerorts kann bei einfachen Verkehrsführungen Zeichen 454 angewendet werden.

Zu den Zeichen 457 bis 469

- 1 I. Größere Umleitungen sollten immer angekündigt werden, und zwar in der Regel durch die Planskizze.
- 2 II. Kleinere Umleitungen bedürfen der Ankündigung nur, wenn das Zeichen 454 nicht schon auf größere Entfernung gesehen werden kann. Dann sollte in der Regel das Zeichen 457 verwendet werden.
- 3 III. Wegweiser und Vorwegweiser, die wegen einer Umleitung vorübergehend nicht gelten, sollten nicht entfernt oder völlig verdeckt werden, sondern nur mit sich kreuzenden Bändern versehen werden, damit der nach Straßenkarten reisende Verkehrsteilnehmer die Orientierung behält.

Zu Zeichen 460 Bedarfsumleitung

- 1 I. Für den Autobahnverkehr in nördlicher oder östlicher Richtung sind die Bedarfsumleitungen mit ungeraden Nummern und für den Autobahnverkehr in südlicher oder westlicher Richtung mit geraden Nummern zu bezeichnen. Die Nummern sollen so gewählt werden, daß sie in Fahrtrichtung zunehmen. Jedem Land stehen die Nummern 1 bis 99 zur Verfügung. Für eine sinnvolle Koordinierung sorgen die Länder.

- 2 II. Maßnahmen im und für den Bedarfsfall

Wenn eine Bedarfsumleitung (z. B. wegen eines Unfalls oder wegen Überfüllung einer Strecke) in Anspruch genommen werden muß, ist der Verkehr, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Absperrgeräten, durch Lichtzeichen, Verkehrszeichen oder Polizeibeamte abzuleiten. Es ist auch zu prüfen, inwieweit es notwendig ist, den auf die Autobahn zufließenden Verkehr rechtzeitig in die Bedarfsumleitungsstrecken oder andere Ausweichstrecken zu führen.

Zu Zeichen 467 Umlenkungspfeil

- 1 I. Das orangefarbene Pfeilzeichen ist ein Leitsymbol für eine empfohlene Umleitung innerhalb des Autobahnnetzes. Das Zeichen wird in allen Schildern gezeigt, die der Ankündigung, Vorwegweisung, Wegweisung und Bestätigung einer empfohlenen Umleitungsstrecke dienen. Sie sind zusätzlich zur blauen Autobahnwegweisung aufgestellt.
- 2 II. Die Umlenkungsbeschilderung zeigt den Umlenkungspfeil und etwaige schwarze Symbole und Aufschriften auf weißem Grund.
- 3 III. Der umzulenkende Verkehr wird am Beginn der Umlenkung durch entsprechende Ziele und den orangefarbenen Umlenkungspfeil geführt. Im Verlauf der Umlenkungsroute brauchen die Ziele nicht erneut ausgeschildert zu werden. Der Umlenkungspfeil als Leitsymbol übernimmt die weitere Wegführung.

- 4 IV. Bei Überschneidungen von umgelenkten Routen kann es zweckmäßig sein, die Routen regional zu numerieren. Die Nummer kann in schwarzer Schrift in dem Pfeilzeichen eingesetzt werden.
- 5 V. Einzelheiten werden in den „Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)“ festgelegt, die das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.

Zu § 43 Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1

- 1 Auf Nummer I zu den §§ 39 bis 43 (*Rn. 1*) wird verwiesen.

Zu Absatz 3 Nr. 2

- 2 I. Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- 3 II. Über die Ausgestaltung und Beschaffenheit der Absperrgeräte gelten die Vorschriften in Nummer II, III 1 bis 7 zu den §§ 39 bis 43 (*Rn. 5 ff.*) entsprechend.
- 4 III. Absperrgeräte sind mindestens voll retroreflektierend auszuführen.

Zu Absatz 3 Nr. 3

- 5 Senkrechte Leiteinrichtungen unterstützen vor allem außerhalb geschlossener Ortschaften die Längsmarkierungen, geben Gefahrstellen, die durch Einschränkungen des Verkehrsraums oder durch Änderungen des Straßenverlaufs hervorgerufen werden, nach Lage, Ausdehnung und Umriß an und helfen, das Abkommen von Fahrzeugen von der Fahrbahn zu verhüten.
- 6 Als Leiteinrichtungen dienen vor allem Leitpfosten, Leittafeln und Leitmale.
- 7 1. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten auf Straßen mit stärkerem und schnellerem Verkehr zur Kenntlichmachung des Verlaufs der Straße Leitpfosten aufgestellt werden, jedenfalls auf solchen Teilstrecken, wo häufig Änderungen des Straßenquerschnitts und des Straßenverlaufs auftreten.
- 8 2. Leittafeln und Leitmale sind schraffiert. Sie sind rot-weiß und müssen rückstrahlen. Schräge Leitschraffen werden angebracht bei Hindernissen auf oder neben der Fahrbahn. Die Streifen fallen nach der Seite, auf der an dem Hindernis vorbeizufahren ist.

Senkrechte Leitschraffen werden angebracht bei Hindernissen über der Fahrbahn, liegende Leitschraffen bei Hindernissen am Boden.

- 9 a) Leittafeln werden aufgestellt, wenn an Hindernissen nicht unmittelbar Leitmale angebracht werden können oder zur Verdeutlichung von Einengungen oder Richtungsänderungen der Fahrbahn. Als Leittafeln können verwendet werden Absperrbaken vorzugsweise vor Bauwerkskanten, Brückenpfeilern, Masten und zur Verdeutlichung von Engstellen und Kurven, Leitplatten vorzugsweise vor oder an Leuchtsäulen, Verkehrsschilderpfosten, Inselspitzen, Leitschranken vor allem vor Zäunen und Mauern sowie zur Kenntlichmachung des Endes von Fahrstreifen, Seitenstreifen und sehr engen Kurven, Richtungstafeln zur Verdeutlichung des Verlaufs einer Kurve (vgl. Nummer III und IV zu den Zeichen 103 und 105; Rn. 3 ff.).
- 10 b) Leitmale müssen angebracht werden an Hindernissen, die in das Lichtraumprofil hineinragen, wie Widerlager und Pfeiler bei Überführungen, Brüstungsmauern, Geländer an engen Brücken, im Bereich von Kurven, vorspringende Ecken von Bordsteinen, Gebäude, Felsen und Durchfahrten. Bäume können mit nur weißen Leitmalen erkennbar gemacht werden.

Zu Absatz 4

- 11 Die Park-Warntafeln müssen nach § 22a StVZO bauartgenehmigt und mit dem nationalen Prüfzeichen nach der Fahrzeugteilverordnung gekennzeichnet sein.

Abschnitt C

Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit

Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle

- 1 I. Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle setzt eine möglichst genaue Kenntnis aller mitwirkenden Ursachen voraus. Für allgemeine Maßnahmen sind die Unfallstatistiken unentbehrlich. Diese bedürfen aber der Ergänzung durch die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle, weil nur so die Verwaltungsbehörden Unterlagen für die Behebung örtlicher Gefahrenquellen erhalten. Diese Erhebungen dienen vor allem dem Ziel, zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese gerade dort zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen als angezeigt erscheinen, um erkannte Unfallquellen zu beseitigen.
- 2 II. Das Ergebnis der örtlichen Untersuchungen dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.
- 3 III. Dazu bedarf es der Anlegung von Unfallsteckkarten, wobei es sich empfiehlt, bestimmte Arten von Unfällen in besonderer Weise, etwa durch die Verwendung

verschiedenfarbiger Nadeln, zu kennzeichnen. Außerdem sind Unfallblattsammlungen zu führen oder Unfallstraßenkarteien anzulegen. Für Straßenstellen mit besonders vielen Unfällen oder mit Häufungen gleichartiger Unfälle sind Kollisionsdiagramme zu fertigen. Diese Unterlagen sind sorgfältig auszuwerten; vor allem Vorfahrtunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit kreuzenden Fußgängern und Unfälle infolge Verlustes der Fahrzeugkontrolle weisen häufig darauf hin, daß die bauliche Beschaffenheit der Straße mangelhaft oder die Verkehrsregelung unzulänglich ist.

- 4 IV. Welche Behörde diese Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach Landesrecht. Jedenfalls bedarf es engster Mitwirkung auch der übrigen beteiligten Behörden.
- 5 V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, daß sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, so ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.

Zu Absatz 1

- 6 Müssen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, insbesondere Fahrbahnmarkierungen, aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen über die Grenzen der Verwaltungsbezirke hinweg einheitlich angebracht werden, so sorgen die zuständigen obersten Landesbehörden für die notwendigen Anweisungen.

Zu Absatz 2

Aufgaben der Polizei

- 7 I. Bei Gefahr im Verzug, vor allem an Schadenstellen, bei Unfällen und sonstigen unvorhergesehenen Verkehrsbehinderungen ist es Aufgabe der Polizei, auch mit Hilfe von Absperrgeräten und Verkehrszeichen den Verkehr vorläufig zu sichern und zu regeln. Welche Verkehrszeichen und Absperrgeräte im Einzelfall angebracht werden, richtet sich nach den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie nach der Ausrüstung der eingesetzten Polizeikräfte.
- 8 An Unfallstellen ist dabei, wenn möglich, das Zeichen 101 mit dem Zusatzschild "Unfall" zu verwenden. Auch am Tage ist zur rechtzeitigen Warnung des übrigen Verkehrs am Polizeifahrzeug das blaue Blinklicht einzuschalten. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind darüber hinaus zur rückwärtigen Sicherung besondere Sicherungsleuchten zu verwenden. Nicht retroreflektierende Vorschriftzeichen sind erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) durch Handweitleuchten oder ähnliche Lichtquellen anzustrahlen.
- 9 II. Vorheriger Anhörung der Straßenverkehrsbehörde oder der Straßenbaubehörde bedarf es in den Fällen der Nummer I nicht. Dagegen hat die Polizei, wenn wegen der Art der Schadenstelle, des Unfalls oder der Verkehrsbehinderung eine länger dauernde Verkehrssicherung oder -regelung notwendig ist, die zuständige Behörde zu

unterrichten, damit diese die weiteren Maßnahmen treffen kann. Welche Maßnahmen notwendig sind, haben die zuständigen Behörden im Einzelfall zu entscheiden.

Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1 bis 1d

- 1 I. Vor jeder Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Wenn auch andere Behörden zu hören sind, ist dies bei den einzelnen Zeichen gesagt.
- 2 II. Vor jeder Entscheidung sind erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen festzulegen.
- 3 III. 1. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anbringung und Entfernung folgender Verkehrszeichen:
 - 4 a) auf allen Straßen der Zeichen 201, 261, 269, 275, 279, 290, 292, 330, 331, 334, 336, 363, 380, 460 sowie des Zusatzschildes „abknickende Vorfahrt“ (hinter Zeichen 306),
 - 5 b) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen:
des Zeichens 250, auch mit auf bestimmte Verkehrsarten beschränkenden Sinnbildern, wie der Zeichen 251 oder 253, sowie der Zeichen 262 und 263,
 - 6 c) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen sowie auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften:
der Zeichen 276, 277, 280, 281, 295 als Fahrstreifenbegrenzung und 296,
 - 7 d) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen:
der Zeichen 209 bis 214, 274 und 278,
 - 8 e) auf Bundesstraßen:
des Zeichens 274 samt dem Zeichen 278 dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird.
- 9 2. Die obersten Landesbehörden sollten jedenfalls für Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, die in Nummer 1 Buchstabe b bis e nicht aufgeführt sind, entsprechende Anweisungen geben.
- 10 3. Der Zustimmung bedarf es nicht, wenn jene Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum oder zur Verhütung außerordentlicher Schäden an den Straßen getroffen werden oder durch unvorhergesehene Ereignisse wie Unfälle, Schadenstellen oder Verkehrsstauungen veranlaßt sind.
- 11 4. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr beauftragten Stelle außerdem für die Anordnung des Schildes nach § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 8 („Grünpfeil“).

- 12 IV. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Aufstellung und Entfernung folgender Verkehrszeichen auf allen Straßen:
der Zeichen 293, 306, 307 und 354 sowie des Zusatzschilds „Nebenstrecke“.
- 13 V. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das Bundesministerium für Verkehr gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ im Verkehrsblatt bekannt.
- 14 VI. Der Zustimmung bedarf es in den Fällen der Nummer III bis V nicht, wenn und soweit die oberste Landesbehörde die Straßenverkehrsbehörde vom Erfordernis der Zustimmung befreit hat.
- 15 VII. Unter Landschaftsgebieten, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, sind z. B. Naturparks zu verstehen.
- 16 VIII. Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde
- Der begünstigte Personenkreis ist derselbe wie in Nummer 2 zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 aufgeführt.
- 17 Wegen der Ausgestaltung der Parkplätze wird auf die DIN 18 024, Teil 1 „Bauliche Maßnahmen für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich; Planungsgrundlagen; Straßen, Plätze und Wege“ verwiesen.
- 18 1. a) Parkplätze, die allgemein dem erwähnten Personenkreis zur Verfügung stehen, kommen, gegebenenfalls mit zeitlicher Beschränkung, insbesondere dort in Betracht, wo der erwähnte Personenkreis besonders häufig auf einen derartigen Parkplatz angewiesen ist, z. B. in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern, Orthopädischen Kliniken.
- 19 b) Für die Benutzung dieser Parkplätze genügt die nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 erteilte Ausnahmegenehmigung.
- 20 c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt in der Regel durch die Zeichen 314 oder 315 mit dem Zusatzschild „Rollstuhlfahrersymbol“.
- 21 Ausnahmsweise (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) kann eine Bodenmarkierung „Rollstuhlfahrersymbol“ genügen.

- 22 2. a) Parkplätze für bestimmte Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, z. B. vor der Wohnung oder in der Nähe der Arbeitsstätte, setzen eine Prüfung voraus, ob
- 23 - ein Parksonderrecht erforderlich ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn Parkraumangel nicht besteht oder der Schwerbehinderte in zumutbarer Entfernung eine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat,
- 24 - ein Parksonderrecht vertretbar ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn ein Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet wurde,
- 25 - ein zeitlich beschränktes Parksonderrecht genügt.
- 26 b) In diesen Fällen erteilt die zuständige Straßenverkehrsbehörde einen besonderen bundeseinheitlichen Parkausweis, den das Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- 27 c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Zeichen 314, 315 mit dem Zusatzschild „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr. “
- 28 IX. Sonderparkberechtigungen für Anwohner
1. Anwohner sind nur diejenigen Personen, die in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnen und dort amtlich gemeldet sind.
- 29 2. Das Kraftfahrzeug, für das eine Sonderparkberechtigung gewährt werden soll, muß auf den Anwohner als Halter zugelassen sein oder nachweislich vom Antragsteller dauernd genutzt werden.
- 30 3. Jeder Anwohner erhält die Sonderparkberechtigung jeweils für nur ein Kraftfahrzeug.
- 31 4. Sonderparkplätze für Anwohner sollten nur dort eingerichtet werden, wo aufgrund der Parkraumsituation für Anwohner in innerstädtischen Wohnstraßen ausreichender Parkraum für alle Parkplatzsucher nicht anderweitig geschaffen werden kann. Eine Reservierung des gesamten Parkraums für Anwohner sollte jedoch nicht erfolgen.
- 32 5. Die Sonderparkplätze werden entweder mit dem Zeichen 286, 290/292 oder mit den Zeichen 314 und 315 - jeweils mit Zusatzschild - gekennzeichnet. Die Beschilderung mit den Zeichen 314 und 315 ist hierbei vorzuziehen.
- 33 6. Der Parkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Sie hat hierfür das bundeseinheitliche Muster, welches das Bundesministerium für Verkehr im Verkehrsblatt bekanntgibt, zu verwenden.
- 34 X. Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit

- a) Die Anordnung dieser Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, wenn die verkehrlichen Verhältnisse dies erfordern. Bei der Planung bzw. Anordnung sind insbesondere die Belange der Verkehrssicherheit, des Schutzes der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, des Wohnumfeldes, der geordneten städtebaulichen Entwicklung, der Wirtschaft, des Handels und des Gewerbes, des Rettungswesens, des Katastrophenschutzes und der Feuerwehr, der Stadtreinigung und des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Auf die Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes, das den überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehr sowie den Linienverkehr der öffentlichen Verkehrsmittel aufnehmen kann, ist zu achten.
- 35** Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen für Wohngebiete und - insbesondere bei hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf - auch für andere Gebiete in Betracht.
- 36** b) Die durch Zeichen 274.1 und 274.2 zu kennzeichnenden Zonen müssen abgrenzbar und für eine Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet sein:
- 37** - Die Zonen sollen möglichst eine erkennbare städtebauliche Einheit aufweisen. Der Beginn einer Zone sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden, insbesondere wenn die Zone kein geschlossenes Erscheinungsbild aufweist. Die Fläche für den ein- und ausfahrenden Verkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden.
- 38** - Die Größe einer Zone ist so festzulegen, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer überschaubar und einsichtig bleibt. Aus der Zone sollte die nächstgelegene Verkehrsstraße (50 km/h oder mehr) nach höchstens 1 000 m erreichbar sein.
- 39** Bei Vorliegen besonderer Umstände können auch großflächigere Zonen zugelassen werden.
- 40** - Die Straßen innerhalb der Zone sollten gleichartige Merkmale (z. B. Straßenbreite, Straßenraumteilung, Randbebauung) aufweisen, die von ihrem Gesamteindruck her eine niedrige Geschwindigkeit nahelegen. Die Breite der Fahrbahn für den fließenden Verkehr sollte 6 m nicht überschreiten. Größere Fahrbahnbreiten für den fließenden Verkehr können z. B. durch Schräg- oder Senkrechtparkstände vermindert werden. Es sollten möglichst keine durchgehenden Linien des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Zone führen. Ist dies im Ausnahmefall doch erforderlich, so kann die Breite der Fahrbahn für den fließenden Verkehr 6,50 m betragen.
- 41** c) An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone sollte der Grundsatz „Rechts vor Links“ gelten; die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 8 ist zu beachten.

- 42 Wo eine davon abweichende Vorfahrtregelung aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen der Belange öffentlicher Verkehrsmittel unumgänglich ist, ist sie durch Zeichen 301 anzuordnen.
- 43 Auf Leitlinien (Zeichen 340) ist grundsätzlich zu verzichten; weitere Zeichen und Verkehrseinrichtungen sind in der Regel entbehrlich. Die Regelung des ruhenden Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bleibt davon unberührt. Lichtzeichenanlagen sollten entfernt werden, wenn die Erfordernisse der Verkehrssicherheit dies zulassen.
- 44 d) Bauliche Maßnahmen sollen dort, wo Zeichen 274.1 alleine nicht ausreicht, die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstreichen; sie sollen aber eine stetige Fahrweise nicht verhindern. Bei langem gradlinigem Verlauf von Straßen, an Querungsbereichen stärkerer Fußgängerströme und im Einzugsbereich sozialer oder kultureller Einrichtungen kommen straßenbauliche Umgestaltungen wie z. B. Fahrbahnverengungen, Fahrbahnversätze oder Aufpflasterungen in Betracht. Auf die Durchlässigkeit der Straßen für den Wirtschaftsverkehr, für Notfall-Fahrzeuge sowie Reinigungs- und Winterdienste ist zu achten.
- 45 Ebenso ist darauf zu achten, daß durch bauliche Maßnahmen der vorhandene Raum für den ruhenden Verkehr nicht mehr als nach den Umständen nötig eingeschränkt wird. Radwege sind in der Regel nicht erforderlich.

Zu Absatz 2

Zu Satz 1

- 46 I. Die Straßenverkehrsbehörde ist mindestens zwei Wochen vor der Durchführung der in Satz 1 genannten Maßnahmen davon zu verständigen; sie hat die Polizei rechtzeitig davon zu unterrichten; sie darf die Maßnahmen nur nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei aufheben oder ändern. Ist von vornherein mit Beschränkungen oder Verboten von mehr als drei Monaten Dauer zu rechnen, so haben die Straßenbaubehörden die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einzuholen.
- 47 II. Schutz gefährdeter Straßen
1. Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden und die Polizei haben ihr Augenmerk darauf zu richten, daß frostgefährdete, hitzegefährdete und abgenutzte Straßen nicht in ihrem Bestand bedroht werden.
- 48 2. Für Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße außer wegen Frost- oder Hitzegefährdung erlassen hat, gilt Nummer I entsprechend. Die Straßenverkehrsbehörde darf Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße erlassen hat, nur mit Zustimmung der höheren Verwal-

tungsbehörde aufheben oder einschränken. Ausnahmegenehmigungen bedürfen der Anhörung der Straßenbaubehörde.

- 49 3. Als vorbeugende Maßnahmen kommen in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) und beschränkte Verkehrsverbote (z. B. Zeichen 262) in Betracht. Das Zeichen 274 ist in angemessenen Abständen zu wiederholen. Die Umleitung der betroffenen Fahrzeuge ist auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr in der Regel 400 m vor dieser durch einen Vorwegweiser, je mit einem Zusatzschild, das die Entfernung, und einem zweiten, das die betroffenen Fahrzeugarten angibt, anzukündigen. Auf Straßen, auf denen nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, genügt der Vorwegweiser; auf Straßen von geringerer Verkehrsbedeutung entfällt auch er.
- 50 4. Für frostgefährdete Straßen stellt die Straßenbaubehörde alljährlich frühzeitig im Zusammenwirken mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei einen Verkehrszeichenplan auf. Dabei sind auch Vertreter der betroffenen Straßenbenutzer zu hören. Auch die technischen Maßnahmen zur Durchführung sind rechtzeitig vorzubereiten. Die Straßenbaubehörde bestimmt bei eintretender Frostgefahr möglichst drei Tage zuvor den Tag des Beginns und der Beendigung dieser Maßnahmen, sorgt für rechtzeitige Beschilderung, teilt die Daten der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei mit und unterrichtet die Öffentlichkeit (vgl. dazu Nummer IV zu den Zeichen 421 und 442, 454 bis 466; *Rn. 4*).

Zu Satz 3

- 51 I. Dazu müssen die Bahnunternehmen die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei hören. Das gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsverfahren vorausgegangen ist.
- 52 II. Für Übergänge anderer Schienenbahnen vgl. Nummer VII zu Zeichen 201; *Rn. 17 ff.*

Zu Absatz 3

- 53 I. Zu den Verkehrszeichen gehören nicht bloß die in der StVO genannten, sondern auch die nach Nummer III 1 zu den §§ 39 bis 43 (*Rn. 6*) vom Bundesministerium für Verkehr zugelassenen Verkehrsschilder.
- 54 II. Vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung sind die Straßenbaubehörden und die Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige. Ist nach § 5b StVG ein Dritter Kostenträger, so soll auch er gehört werden.
- 55 III. Bei welchen Verkehrsschildern die Zustimmung nicht übergeordneter anderer Behörden und sonstiger Beteiligter einzuholen ist, wird bei den einzelnen Verkehrszeichen gesagt.
- 56 IV. Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1. Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, daß die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, daß die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich noch verbessern läßt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.

- 57 2. a) Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.
- 58 b) Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.
- 59 c) Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, daß bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Sie führen von Zeit zu Zeit eigene Landesverkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen.
- 60 V. Den obersten Landesbehörden wird empfohlen, in Übereinstimmung mit den Fern- und Nahzielverzeichnissen für die wegweisende Beschilderung an Bundesfernstraßen entsprechende Verzeichnisse für ihre Straßen aufzustellen.
- 61 VI. Von der Anbringung von Gefahrzeichen aus Verkehrssicherheitsgründen wegen des Straßenzustandes sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei unverzüglich zu unterrichten.

Zu Absatz 5

- 62 Wer zur Unterhaltung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verpflichtet ist, hat auch dafür zu sorgen, daß diese jederzeit deutlich sichtbar sind (z. B. durch Reinigung, durch Beschneiden oder Beseitigung von Hecken und Bäumen).

Zu Absatz 6

- 63 I. Soweit die Straßenbaubehörde zuständig ist, ordnet sie die erforderlichen Maßnahmen an, im übrigen die Straßenverkehrsbehörde. Vor jeder Anordnung solcher Maßnahmen ist die Polizei zu hören.
- 64 II. Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen und die angeordneten Maßnahmen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen. Zu diesem Zweck erhält die Polizei eine Abschrift des Verkehrszeichenplans von der zuständigen Behörde.
- 65 III. Die Straßenbaubehörden prüfen die für Straßenbauarbeiten von Bauunternehmern vorgelegten Verkehrszeichenpläne. Die Prüfung solcher Pläne für andere Arbeiten im Straßenraum obliegt der Straßenverkehrsbehörde, die dabei die Straßenbaubehörde, gegebenenfalls die Polizei zu beteiligen hat.
- 66 IV. Der Vorlage eines Verkehrszeichenplans durch den Unternehmer bedarf es nicht
1. bei Arbeiten von kurzer Dauer und geringem Umfang der Arbeitsstelle, wenn die Arbeiten sich nur unwesentlich auf den Straßenverkehr auswirken,
- 67 2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht oder
- 68 3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.

Zu Absatz 7

- 69 I. Zur laufenden Straßenunterhaltung gehört z. B. die Beseitigung von Schlaglöchern, die Unterhaltung von Betonplatten, die Pflege der Randstreifen und Verkehrssicherungsanlagen, in der Regel dagegen nicht die Erneuerung der Fahrbahndecke.
- 70 II. Notmaßnahmen sind z. B. die Beseitigung von Wasserrohrbrüchen und von Kabelschäden.

Zu Absatz 8

- 71 Die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle ist erforderlich. Nummer VI zu Absatz 1 bis 1d (Rn. 14) gilt auch hier.

Zu Absatz 9

- 72 Auf Nummer I zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 1) wird verwiesen.

Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

Allgemeines über Ausnahmegenehmigungen

- 1 I. Die Straßen sind nur für den normalen Verkehr gebaut. Eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, ist daher nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt. An den Nachweis solcher Dringlichkeit sind strenge Anforderungen zu stellen. Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargetan wird, worauf sich diese Kenntnis gründet.
- 2 II. Die Sicherheit des Verkehrs darf durch eine Ausnahmegenehmigung nicht beeinträchtigt werden; sie ist erforderlichenfalls durch Auflagen und Bedingungen zu gewährleisten. Auch Einbußen der Flüssigkeit des Verkehrs sind auf solche Weise möglichst zu mindern.
- 3 III. Die straßenrechtlichen Vorschriften über Sondernutzungen sind zu beachten.
- 4 IV. Hat der Inhaber einer Ausnahmegenehmigung die Nichtbeachtung von Bedingungen und Auflagen zu vertreten, so soll ihm grundsätzlich keine neue Ausnahmegenehmigung erteilt werden.
- 5 V. Vor der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sollen die beteiligten Behörden gehört werden, wenn dies bei dem Zweck oder dem Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung geboten ist.
- 6 VI. Dauerausnahmegenehmigungen sind auf höchstens drei Jahre zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden.

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

- 7 Aus Sicherheitsgründen werden in der Regel Bedingungen oder Auflagen geboten sein.

Zu Nummer 2

- 8 Sofern die Ausnahmegenehmigung sich auf dort nicht zugelassene Fahrzeuge bezieht, gilt Nummer VI 2a zu § 29 Abs. 3; *Rn. 117 und 118.*

Zu Nummer 4

- 9 Die betroffenen Anlieger sind zu hören.

Zu Nummer 4a und 4b

- 10 I. Ohnhänder (Ohnarmer) erhalten eine Ausnahmegenehmigung, um an Parkuhren und Parkscheinautomaten gebührenfrei und im Zonenhaltverbot bzw. auf Parkplätzen mit zeitlicher Begrenzung ohne Benutzung der Parkscheibe zu parken.
- 11 II. Kleinwüchsige Menschen mit einer Körpergröße von 1,39 m und darunter erhalten eine Ausnahmegenehmigung, um an Parkuhren und Parkscheinautomaten gebührenfrei zu parken.

12 III. Nummer III zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 gilt entsprechend.

Zu Nummer 5

- 13 I. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die aufgrund ihrer Ladung die Abmessungen der § 18 Abs. 1 oder § 22 Abs. 2 bis 4 überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. Bei Überschreiten der Maße und Gewichte nach den §§ 32 bis 34 StVZO bedürfen diese Fahrzeuge zusätzlich einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 (vgl. zu § 29 Abs. 3; Rn. 79 ff.).
- 14 II. Voraussetzungen der Ausnahmegenehmigung.
1. Eine Ausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn
- 15 a) der Verkehr nicht - wenigstens zum größten Teil der Strecke - auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportkosten) entstehen würden;
- 16 b) für den gesamten Fahrtweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen vor allem aus verkehrlichen Gründen nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre;
- 17 c) die Beschaffung eines Spezialfahrzeugs für die Beförderung unmöglich oder unzumutbar ist;
- 18 d) die Ladung nach vorn nicht über 1 m hinausragt.
- 19 2. Eine Ausnahmegenehmigung darf außerdem nur für die Beförderung folgender Ladungen erteilt werden:
- 20 a) **Einer** unteilbaren Ladung
- 21 Unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde.
- 22 b) Einer aus **zwei Teilen** bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind.
- 23 c) **Mehrerer** einzelner Teile, die je für sich mit ihrer Länge, Breite oder Höhe über den im Fahrzeugschein (Muster 2a oder 2b zu § 24 StVZO) festgelegten Abmessungen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination hinausragen und unteilbar sind.

- 24 d) Beiladung ist gestattet, soweit Gesamtgewicht und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.
- 25 3. Hat der Antragsteller vorsätzlich oder grob fahrlässig zuvor einen genehmigungspflichtigen Verkehr ohne die erforderliche Ausnahmegenehmigung durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Ausnahmegenehmigung verstoßen, so soll ihm für einen angemessenen Zeitraum keine Genehmigung mehr erteilt werden.
- 26 III. Das Verfahren
1. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert. Von diesem Hinweis kann nur dann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist, nicht vorhersehbar war und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffstransportraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann; dabei ist ein strenger Maßstab anzulegen.
- 27 Aus dem Antrag müssen mindestens folgende technischen Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich der Ladung ersichtlich sein:
- 28 Länge, Breite und Höhe des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination, Abmessungen der Ladung, Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliches Kennzeichen von Zugfahrzeugen und Anhängern.
- 29 2. Außer in den Fällen der Nummer 4 hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde die nach § 8 Abs. 6 des Bundesfernstraßengesetzes oder den entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen zu beteiligenden Straßenbaubehörden sowie die Polizei und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) oder nicht höhengleich (Überführungen) gekreuzt oder Bahnanlagen berührt werden, auch die Bahnunternehmen zu hören. Geht die Fahrt über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Bezirk der Fahrtweg führt; diese verfahren für ihren Bezirk nach Satz 1. Die zuständige Genehmigungsbehörde hat im Anhörungsverfahren ausdrücklich zu bestätigen, daß die Abwicklung des Transports auf dem Schienen- oder Wasserweg unmöglich oder unzumutbar ist. Ist die zeitweise Sperrung einer Autobahn-Richtungsfahrbahn erforderlich, bedarf es der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde. Den beteiligten Behörden sind die in Nummer III 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und der Ladung mitzuteilen.
- 30 3. Geht die Fahrt über das Gebiet eines Landes hinaus, so ist unter Mitteilung der in Nummer III 1 aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und der Ladung die Zustimmung derjenigen höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, durch deren Bezirk die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Auch für diese Behörden gilt Nummer 2 Satz 1. Auf die Anhörung der Polizei kann im Rahmen des Zustimmungsverfahrens in der Regel

verzichtet werden. Eine Unterrichtung der Polizei über die Erteilung von Ausnahme genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte ist jedoch unbedingt sicherzustellen. Die Zustimmung der genannten Behörden darf nur mit der Begründung versagt werden, daß die Voraussetzungen nach Nummer II 1 Buchstabe b (Rn. 16) in ihrem Bezirk nicht vorliegen. Die zuständigen obersten Landesbehörden können die für das Anhörverfahren bei der Erteilung von Dauer ausnahmegenehmigungen ohne festgelegten Fahrtweg zuständigen höheren Verwaltungsbehörden bestimmen.

- 31 Führt die Fahrt nur auf kurzen Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen höheren Verwaltungsbehörde unmittelbar mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen.
- 32 4. Von dem in Nummer 2 und 3 angeführten Anhörverfahren ist abzusehen, wenn folgende Abmessungen im Einzelfall nicht überschritten werden:
- | | | |
|----|---|------|
| 33 | a) Höhe (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) | 4 m |
| 34 | b) Breite (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) | 3 m |
| 35 | c) Länge (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) | 22 m |
| 36 | d) Hinausragen der Ladung nach hinten | 4 m |
| 37 | e) Hinausragen der Ladung über die letzte Achse | 5 m |
| 38 | f) Hinausragen der Ladung nach vorn | 1 m |
- 39 5. a) An den Nachweis der Voraussetzungen der Erteilung einer Ausnahme genehmigung nach Nummer II sind strenge Anforderungen zu stellen. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3 Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet.
- 40 b) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt, nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:
- 41 aa) eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und gegebenenfalls innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung bzw. die gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist,
- 42 bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
- 43 cc) im Werksverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.

- 44 c) Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über eine Wegstrecke von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) überschritten wird, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:
- 45 aa) eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist,
- 46 bb) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
- 47 cc) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.
- 48 In geeigneten Fällen kann die Straßenverkehrsbehörde die Bescheinigung auch für Transporte mit weniger als 250 km Wegstrecke verlangen .
- 49 Die Vorlage der Bescheinigungen nach Doppelbuchstabe aa, bb oder cc ist nicht erforderlich, wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt.
- 50 IV. Der Inhalt des Genehmigungsbescheides
1. Der Fahrweg ist in den Fällen festzulegen, in denen nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrtweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.
- 51 2. Erforderlichenfalls ist auch die Fahrzeit festzulegen. Jedenfalls in den Fällen, in denen nach Nummer III 2 und 3 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist, soll für Straßenabschnitte, die erfahrungsgemäß zu bestimmten Zeiten einen erheblichen Verkehr aufweisen, die Fahrzeit in der Regel wie folgt beschränkt werden:
- 52 a) Die Benutzung von Autobahnen ist in der Regel von Freitag 15.00 bis Montag 9.00 Uhr zu verbieten und, falls diese Straßen starken Berufsverkehr aufweisen, auch an den übrigen Wochentagen von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr. Vom 15. Juni bis 15. September sowie von Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach sollte solchem Verkehr die Benutzung der Autobahnen möglichst nur von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erlaubt werden. Gegebenenfalls

kommt auch ein Verbot der Autobahnbenutzung an anderen Feiertagen (z. B. Weihnachten) sowie an den Tagen davor und danach in Betracht.

- 53 b) Auf Bundesstraßen samt ihren Ortsdurchfahrten und auf anderen Straßen mit erheblichem Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften darf solcher Verkehr in der Regel nur von Montag 9.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr erlaubt werden.
- 54 Die Benutzung von Straßen mit starkem Berufsverkehr ist in der Regel werktags von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr und von 15.30 Uhr bis 19.00 Uhr zu verbieten.
- 55 Zu Buchstabe a. und b:
- Ist die Sperrung einer Autobahn, einer ganzen Fahrbahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist das in der Regel nur in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu erlauben.
- 56 3. Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer IV 2 kann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist und bei einer Beschränkung der Fahrzeit die termingerechte Durchführung des Transportauftrags nicht gewährleistet ist. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Eilbedürftigkeit durch Verschulden des Antragstellers entstanden ist. Ein Abweichen soll nicht zugelassen werden, wenn es erhebliche Einschränkungen des allgemeinen Verkehrs zu Verkehrsspitzenzeiten oder auf Strecken mit starkem Verkehrsaufkommen zur Folge haben wird. In diesen Fällen muß der Transport auf weniger bedeutende Straßen ausweichen.
- 57 Von der Fahrzeitbeschränkung nach Nummer IV 2 Buchstabe a Satz 2 kann abgesehen werden, wenn Lastfahrten mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt und die diese Geschwindigkeit transportbedingt einhalten können, sofern sie die in Nummer III 4 (Rn. 32 ff.) aufgeführten Abmessungen nicht überschreiten.
- 58 4. Um einen reibungslosen Ablauf des genehmigungspflichtigen Verkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Genehmigungsbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung abweichen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.
- 59 5. a) Soweit es die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfordert, sind Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen; insbesondere werden die von den Straßenverkehrsbehörden, den Straßenbaubehörden und Bahnunternehmen mitgeteilten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren grundsätzlich in die Ausnahmegenehmigung aufgenommen. Erforderlichenfalls ist für den ganzen Fahrtweg oder für bestimmte Fahrstrecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.

- 60 b) Es ist vorzuschreiben, daß die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall, Regen oder bei Glatteis zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und zu sichern ist.
- 61 c) Die Auflage, das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination oder die Ladung besonders kenntlich zu machen, ist häufig geboten, etwa durch Verwendung von Kennleuchten mit gelbem Blinklicht oder durch Anbringung weiß-rot-weißer Warnfahnen oder weiß-roter-Warntafeln am Fahrzeug oder Zug selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug oder an der Ladung. Auf die „Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen“ wird verwiesen.
- 62 d) Außerdem ist die Auflage aufzunehmen, daß vor Fahrtantritt zu prüfen ist, ob die im Genehmigungsbescheid festgelegten Abmessungen, insbesondere die vorgeschriebene Höhe, eingehalten werden.
- 63 6. Erforderlichenfalls ist vorzuschreiben, daß sich solche Fahrzeuge wie Züge nach § 4 Abs. 2 und § 19 Abs. 3 zu verhalten haben.
- 64 7. a) Ragt die Ladung mehr als 50 cm nach vorn hinaus, so ist die Auflage zu erteilen, die Ladung durch eine rot-weiß gestreifte Schutzvorrichtung zu sichern, die bei Dunkelheit blendfrei zu beleuchten ist. Soweit möglich, ist dazu eine mindestens 50 cm lange Schutzkappe über das vordere Ende der Ladung zu stülpen und so zu befestigen, daß die Ladung nicht nach vorn verrutschen kann.
- 65 b) Ragt die Ladung nach hinten hinaus, sind folgende Auflagen zu erteilen:
- 66 aa) Die Ladung, insbesondere deren hintere Enden, sind durch Spannmittel oder sonstige Vorrichtungen ausreichend zu sichern.
- 67 bb) Es darf nur abgebogen werden, wenn das wegen des Ausschwenkens der Ladung ohne Gefährdung, insbesondere des nachfolgenden oder des Gegenverkehrs, möglich ist.
- 68 cc) Besteht die Gefahr, daß die Ladung auf der Fahrbahn schleift, so ist ein Nachläufer vorzuschreiben. Auf die „Richtlinien für Langmaterialzüge mit selbstlenkendem Nachläufer“ wird verwiesen.
- 69 8. Der Antragsteller hat bei der Antragstellung folgende Haftungserklärung bzw. folgenden Haftungsverzicht abzugeben:
- „Soweit durch den Transport Schäden entstehen, verpflichte ich mich, für Schäden an Straßen und deren Einrichtungen sowie an Eisenbahnanlagen, Eisenbahnfahrzeugen, sonstigen Eisenbahngegenständen und Grundstücken aufzukommen und Straßenbulasträger, Polizei, Verkehrssicherungspflichtige und Eisenbahnunternehmer von Ersatzansprüchen Dritter, die aus diesen Schäden hergeleitet werden, freizustellen. Ich verzichte ferner darauf, Ansprüche daraus

herzuleiten, daß die Straßenbeschaffenheit nicht den besonderen Anforderungen des Transportes entspricht."

- 70 9. Es kann geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal und private Begleitfahrzeuge mit oder ohne Wechselverkehrszeichen-Anlage vorzuschreiben. Begleitfahrzeuge mit Wechselverkehrszeichen-Anlage sind gemäß „Merkblatt über die Ausrüstung eines privaten Begleitfahrzeuges“ auszurüsten. Ein Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage darf nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände das Zeigen von Verkehrszeichen durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen ist. Diese Voraussetzung liegt bei einem Großraumtransport insbesondere vor, wenn bei einem Transport
- 71 a) auf Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind,
- bei zwei oder mehr Fahrstreifen plus Seitenstreifen
je Richtung die Breite über alles 4,50 m
- 72 - bei zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen je Richtung
die Breite über alles 4 m
(bei anderen Querschnitten ist die Regel sinngemäß anzuwenden)
- oder
- 73 b) auf anderen Straßen in der Regel
- | | |
|---------------------------|------|
| die Breite über alles von | 3 m |
| die Länge über alles von | 27 m |
- Überschritten wird.
- 74 c) auf allen Straßen
der Sicherheitsabstand bei Überführungsbauwerken von 10 cm nicht eingehalten werden kann.
- 75 Eine polizeiliche Begleitung ist grundsätzlich nur erforderlich, wenn
- 76 a) bei Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind,
- bei zwei oder mehr Fahrstreifen
plus Seitenstreifen je Richtung die
Breite über alles von 5,50 m
- 77 - bei zwei Fahrstreifen ohne
Seitenstreifen je Richtung die
Breite von 4,50 m
- oder
- 78 b) auf anderen Straßen
- die Breite über alles von 3,50 m

überschritten wird.

- 79 Polizeiliche Maßnahmen aus Anlaß eines Transports sind nur erforderlich, wenn
- 80 a) der Gegenverkehr gesperrt werden muß,
- 81 b) bei einer Durchfahrt durch ein Überführungsbauwerk oder durch sonstige feste Straßenüberbauten der Transport nur in abgesenktem Zustand erfolgen kann
- oder
- 82 c) bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.
- 83 Sofern eine polizeiliche Begleitung/polizeiliche Maßnahme erforderlich ist, ist der Transport frühzeitig, in der Regel spätestens 48 Stunden vorher, bei der für den Ausgangsort zuständigen Polizeidienststelle anzumelden.
- 84 10. Entfällt nach Nummer III 4 (*Rn. 32 ff.*) das Anhörverfahren, so ist dem Genehmigungsinhaber die Auflage zu erteilen, vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der beabsichtigte Fahrtweg für den Verkehr geeignet ist.
- 85 .V. Dauerausnahmegenehmigung
1. Einem Antragsteller kann, wenn die Voraussetzungen nach Nummer II (*Rn. 14 ff.*) vorliegen und er nachweist, daß er häufig entsprechenden Verkehr durchführt, eine auf höchstens drei Jahre befristete Dauerausnahmegenehmigung erteilt werden.
- 86 2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn
- a) polizeiliche Begleitung nicht erforderlich ist und
- 87 b) der Antragsteller Großraum- und Schwertransporte schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und verkehrssicheren Fahrzeugen ohne Beanstandung durchgeführt hat.
- 88 3. Die Dauerausnahmegenehmigung ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken; statt eines bestimmten Fahrtwegs können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. Eine Dauerausnahmegenehmigung kann auch für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Genehmigungsbehörde und der benachbarten Straßenverkehrsbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

- 89 4. Die höhere Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt, kann zugleich eine allgemeine Dauerausnahmegenehmigung für eine Überschreitung bis zu den in Nummer III 4 (Rn. 32 ff.) aufgeführten Abmessungen erteilen. Die Dauerausnahmegenehmigung ist auf die Geltungsdauer und den Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO zu beschränken.
- 90 5. In die Dauerausnahmegenehmigung ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung des Verkehrs in eigener Verantwortung zu überprüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrtweg für den Verkehr geeignet ist. Die Abmessungen, die einzuhalten sind, und die Güter, die befördert werden dürfen, sind genau festzulegen.
- 91 6. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn der Verkehrsablauf unzumutbar beeinträchtigt wird oder sonstige erhebliche Belästigungen oder Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer eingetreten sind. Die Dauerausnahmegenehmigung kann widerrufen werden, wenn der Genehmigungsinhaber eine Auflage nicht erfüllt.
- 92 7. Im übrigen sind die Vorschriften in Nummer I bis IV sinngemäß anzuwenden.

Zu Nummer 5b

93 I. Ausnahmen von der Anlegepflicht

Von der Anlegepflicht für Sicherheitsgurte können Personen im Ausnahmewege befreit werden, wenn

- 94 - das Anlegen der Gurte aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist oder
- 95 - die Körpergröße weniger als 150 cm beträgt.

96 II. Ausnahmen von der Schutzhelmtragepflicht

Von der Schutzhelmtragepflicht können Personen im Ausnahmewege befreit werden, wenn das Tragen eines Schutzhelmes aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist.

97 III. Voraussetzungen

Die in Nummer I und II genannten Voraussetzungen gesundheitlicher Art sind durch eine ärztliche Bescheinigung nachzuweisen. In der ärztlichen Bescheinigung ist ausdrücklich zu bestätigen, daß der Antragsteller aufgrund des ärztlichen Befundes von der Gurtanlege- bzw. Helmtragepflicht befreit werden muß. Die Diagnose braucht aus der Bescheinigung nicht hervorzugehen.

98 IV. Geltungsdauer und Auflagen

Die Ausnahmegenehmigungen sind widerruflich und befristet zu erteilen.

- 99** Soweit aus der ärztlichen Bescheinigung keine geringere Dauer hervorgeht, ist die Ausnahmegenehmigung in der Regel auf ein Jahr zu befristen. Dort, wo es sich um einen attestierten nichtbesserungsfähigen Dauerzustand handelt, ist eine unbefristete Ausnahmegenehmigung zu erteilen.

Zu Nummer 6

- 100** Gegen das Führen von Rindvieh in Viehtriebrahmen hinter Schleppern bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. In der Ausnahmegenehmigung ist die zulässige Geschwindigkeit auf weniger als 5 km/h festzusetzen. Die Zahl der zu führenden Tiere ist festzulegen.

Zu Nummer 7

101 I. Voraussetzung der Genehmigung

1. Eine Einzelgenehmigung darf nur unter folgenden Voraussetzungen erteilt werden:

- 102** a) In dringenden Fällen, z. B. zur Versorgung der Bevölkerung mit leichtverderblichen Lebensmitteln, zur termingerechten Be- oder Entladung von Seeschiffen, zur Aufrechterhaltung des Betriebes öffentlicher Versorgungseinrichtungen; wirtschaftliche oder wettbewerbliche Gründe allein rechtfertigen eine Genehmigung keinesfalls,
- 103** b) für Güter, zu deren Beförderung keine Fahrzeuge bis zu 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht verfügbar sind,
- 104** c) für Güter, deren fristgerechte Beförderung nicht wenigstens zum größten Teil der Strecke auf der Schiene möglich ist, sofern es sich um eine Beförderung über eine Straßenstrecke von mehr als 100 km handelt und
- 105** d) für grenzüberschreitenden Verkehr, wenn die deutschen und ausländischen Grenzzollstellen zur Zeit der voraussichtlichen Ankunft an der Grenze Lastkraftwagenladungen abfertigen können.

- 106** 2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn außerdem die Notwendigkeit regelmäßiger Beförderung feststeht.

107 II. Das Verfahren

1. Vom Antragsteller sind folgende Unterlagen zu verlangen:

- a) Fracht- und Begleitpapiere,

- 108 b) falls es sich um eine Beförderung über eine Straßenstrecke von mehr als 100 km handelt, eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung über die Unmöglichkeit der fristgerechten Schienenbeförderung,
- 109 c) für grenzüberschreitenden Verkehr ein Nachweis über die Abfertigungszeiten der Grenzzollstelle für Ladungen auf Lastkraftwagen,
- 110 d) Kraftfahrzeug- und Anhängerschein. Für ausländische Kraftfahrzeuge, in deren Zulassungspapieren zulässiges Gesamtgewicht und Motorleistung nicht eingetragen sind, ist eine entsprechende amtliche Bescheinigung erforderlich.
- 111 2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Dringlichkeit der Beförderung durch eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer nachweist oder sonst glaubhaft macht.
- 112 III. Inhalt der Genehmigung
- Für den Genehmigungsbescheid ist ein Formblatt zu verwenden, das das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- 113 1. Der Beförderungsweg braucht nur festgelegt zu werden, wenn das aus verkehrlichen Gründen geboten ist.
- 114 2. Für grenzüberschreitenden Verkehr ist die Beförderungszeit so festzulegen, daß das Kraftfahrzeug an der Grenze voraussichtlich zu einem Zeitpunkt eintrifft, an dem sowohl die deutsche als auch die ausländische Grenzzollstelle zur Abfertigung von Ladungen besetzt ist.
- 115 3. Die für die Beförderung zugelassenen Güter sind einzeln und genau aufzuführen.

Zu Nummer 9

- 116 Von dem Verbot verkehrsstörenden Lautsprecherlärms dürfen Ausnahmen nur genehmigt werden, wenn ein überwiegendes Interesse der Allgemeinheit vorliegt.

Zu Nummer 10

- 117 Gegen die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für Werbung auf Flächen von Leuchtsäulen bestehen in der Regel keine Bedenken; Gründe der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs werden kaum je entgegenstehen.

Zu Nummer 11

Ausnahmegenehmigungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie für Blinde

118 I. Parkerleichterungen

1. Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung kann gestattet werden,
 - 119 a) an Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist (Zeichen 286, 290), bis zu drei Stunden zu parken. Antragstellern kann für bestimmte Haltverbotsstrecken eine längere Parkzeit genehmigt werden. Die Ankunftszeit muß sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe (§ 13 Abs. 2 Nr. 2, Bild 291) ergeben,
 - 120 b) im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290) die zugelassene Parkdauer zu überschreiten,
 - 121 c) an Stellen, die durch Zeichen 314 und 315 gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzschild eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus zu parken,
 - 122 d) in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken,
 - 123 e) an Parkuhren und bei Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
 - 124 f) auf Parkplätzen für Anwohner bis zu drei Stunden zu parken,
 - 125 g) in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325) außerhalb der gekennzeichneten Flächen ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern, zu parken,
 - 126 sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht. Die vorgenannten Parkerleichterungen dürfen mit allen Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden.
 - 127 Die höchstzulässige Parkzeit beträgt 24 Stunden.
- 128 2. Die Berechtigung ist durch einen Ausweis, der gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe anzubringen ist, nachzuweisen.

129 II. Voraussetzungen der Ausnahmegenehmigung

1. Als Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind solche Personen anzusehen, die sich wegen der Schwere ihres Leidens dauernd nur mit fremder Hilfe oder nur mit großer Anstrengung außerhalb ihres Kraftfahrzeuges bewegen können.

130 Hierzu zählen:

Querschnittsgelähmte, Doppeloberschenkelamputierte, Doppelunterschenkelamputierte, Hüftexartikulierte und einseitig Oberschenkelamputierte, die dauernd außerstande sind, ein Kunstbein zu tragen, oder nur eine Beckenkorbprothese tragen können oder zugleich unterschenkel- oder armamputiert sind sowie andere Schwerbehinderte, die nach versorgungsärztlicher Feststellung, auch auf Grund von Erkrankungen, dem vorstehend angeführten Personenkreis gleichzustellen sind.

131 2. Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die keine Fahrerlaubnis besitzen, und Blinden, die auf die Benutzung eines Kraftfahrzeuges angewiesen sind und die sich nur mit fremder Hilfe bewegen können, kann ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung (Nummer I 1; Rn. 118 ff.) erteilt werden.

132 In diesen Fällen ist den Behinderten eine Ausnahmegenehmigung des Inhalts auszustellen, daß der sie jeweils befördernde Kraftfahrzeugführer von den entsprechenden Vorschriften der StVO befreit ist.

133 III. Das Verfahren

1. Der Antrag auf Ausnahmegenehmigung ist bei der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen.

134 2. Die Dauerausnahmegenehmigung soll in der Regel auf zwei Jahre in stets widerruflicher Weise erteilt werden.

135 Antragstellern mit nichtbesserungsfähigen Körperschäden kann die Ausnahme unbefristet unter Widerrufsvorbehalt genehmigt werden.

136 3. Die Ausnahmegenehmigung soll in der Regel gebührenfrei erteilt werden.

137 IV. Inhalt der Genehmigung

Für den Genehmigungsbescheid und den Ausweis ist ein bundeseinheitliches Formblatt zu verwenden.

138 V. Geltungsbereich

Die Ausnahmegenehmigungen gelten für das ganze Bundesgebiet.

Parkerleichterungen für Ärzte

139 I. Ärzte handeln bei einem „rechtfertigenden Notstand“ (§ 16 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten) nicht rechtswidrig, wenn sie die Vorschriften der StVO nicht beachten.

- 140 II. Ärzte, die häufig von dieser gesetzlichen Ausnahmeregelung Gebrauch machen müssen, erhalten von der zuständigen Landesärztekammer ein Schild mit der Aufschrift

„Arzt - Notfall -
Name des Arztes
Landesärztekammer“,

das im Falle von I gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe anzubringen ist.

Zu Nummer 12

- 150 Eine Ausnahmegenehmigung soll grundsätzlich erteilt werden, wenn die Betroffenen über keine eigenen Betriebshöfe oder Abstellflächen verfügen und sich solche Möglichkeiten auch nicht in zumutbarer Weise beschaffen können und wenn sich zugleich keine Parkplätze mit Abstelleraubnis in der näheren Umgebung befinden und auch nicht geschaffen werden können.

Zu Absatz 2

- 151 Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können von allen Bestimmungen dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Abweichungen zulassen.

Zu Absatz 3

Zu Satz 3

- 152 Es genügt nicht, wenn eine beglaubigte Abschrift oder eine Ablichtung des Bescheides mitgeführt wird.

Zu § 47 Örtliche Zuständigkeit

Zu Absatz 1 und Absatz 2 Nr. 1

Über Anträge auf Erteilung einer Dauererlaubnis und Dauerausnahmegenehmigung sollte in der Regel diejenige Straßenverkehrsbehörde entscheiden, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnsitz, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Will diese Behörde das Verfahren abgeben, so hat sie das eingehend zu begründen und über den Antragsteller ausführlich zu berichten.

Zu § 48 Verkehrsunterricht

- 1 I. Zum Verkehrsunterricht sind auch Jugendliche von 14 Jahren an, Halter sowie Aufsichtspflichtige in Betrieben und Unternehmen heranzuziehen, wenn sie ihre Pflichten nicht erfüllt haben.
- 2 II. Zweck der Vorschrift ist es, die Sicherheit und Ordnung auf den Straßen durch Belehrung solcher, die im Verkehr Fehler begangen haben, zu heben. Eine Vorladung ist daher nur dann sinnvoll und überhaupt zulässig, wenn anzunehmen ist, daß der Betroffene aus diesem Grunde einer Belehrung bedarf. Das trifft in der Regel nicht bloß bei Personen zu, welche die Verkehrsvorschriften nicht oder nur unzureichend kennen oder beherrschen, sondern auch bei solchen, welche die Bedeutung und Tragweite der Vorschriften nicht erfaßt haben. Gerade Mehrfachtäter bedürfen in der Regel solcher Einwirkung. Aber auch schon eine einmalige Verfehlung kann sehr wohl Anlaß zu einer Vorladung sein, dies vor allem dann, wenn ein grober Verstoß gegen eine grundlegende Vorschrift vorliegt, oder wenn der bei dem Verstoß Betroffene sich trotz Belehrung uneinsichtig gezeigt hat.
- 3 III. Die Straßenverkehrsbehörde soll in der Regel nur Personen zum Verkehrsunterricht heranziehen, die in ihrem Bezirk wohnen. Müssen Auswärtige unterrichtet werden, so ist die für deren Wohnort zuständige Straßenverkehrsbehörde zu bitten, Heranziehung und Unterrichtung zu übernehmen.
- 4 IV. Der Verkehrsunterricht kann auch durch Einzelaussprache erteilt werden, wenn die Betroffenen aus wichtigen Gründen am allgemeinen Verkehrsunterricht nicht teilnehmen können oder ein solcher nicht stattfindet.
- 5 V. Die Vorladung muß die beruflichen Verpflichtungen der Betroffenen berücksichtigen. Darum kann es unter Umständen zweckmäßig sein, den Unterricht auf einen Sonntag festzusetzen; dann sind die Unterrichtszeiten mit den kirchlichen Behörden abzustimmen; Betroffene, die sich weigern oder nicht erscheinen, dürfen dafür nicht zur Verantwortung gezogen werden und sind auf einen Werktag oder einen Samstag umzuladen.

Zu § 53 Inkrafttreten

Die bisherigen Regeln dieser Verwaltungsvorschrift zu § 37 „Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“ zu Absatz 2 zu den Nummern 1 und 2 IX behalten auch nach der bis zum 1. Juli 1992 geltenden Fassung dieser Vorschrift ihre Gültigkeit, jedoch längstens bis zum 31. Dezember 2005. Neue Lichtsignalanlagen sind nach dem 1. Juli 1992 nach den neuen Regeln auszuführen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft. Gleichzeitig tritt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 24. November 1970 (BAnz. Nr. 228 vom 8. Dezember 1970 und BAnz. Nr. 14 vom 22. Januar 1971), zuletzt geändert durch Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 15. August 1997 (BAnz. S. 10398) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

25.09.98**Beschluß**
des Bundesrates

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
(VwV-StVO)**

Der Bundesrat hat in seiner 729. Sitzung am 25. September 1998 beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

1. Zu § 25 Fußgänger, Randnummern 2 und 7

Der Abschnitt "Zu § 25 Fußgänger" ist wie folgt zu ändern:

- a) In Randnummer 2 sind die Worte
"oder der Bau von Unter- oder Überführungen"
zu streichen.
- b) In Randnummer 7 sind die Worte
"oder Über- oder Unterführungen bei der Straßenbaubehörde
anzuregen"
zu streichen.

Begründung:

Fußgängerüberwege nach der Straßenverkehrs-Ordnung stellen die gängige Form der Querung des Fußgängerverkehrs zum Fahrzeugverkehr dar.

2. Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung, Randnummer 105

Im Abschnitt "Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung"
sind in Randnummer 105 die Worte

"sowie im kombinierten Verkehr nach Nummer IV 2 Buchstabe b
Doppelbuchstabe dd und ee" zu streichen.

Begründung:

Die bisherige Regelung der Nummer IV 2 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd und ee ist durch eine Änderung der StVZO obsolet geworden und wurde deshalb aus der VwV-StVO herausgenommen. Die Streichung des o. g. Textes, der darauf Bezug nimmt, wurde jedoch bei der Überarbeitung übersehen und ist damit nachzuholen.

3. Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung, Randnummer 121

Im Abschnitt "Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung" ist
in Randnummer 121
die Abkürzung "StVO"
zu streichen.

Begründung:

In der VwV-StVO wird der Zusatz "StVO" bei der Verweisung auf einzelne Vorschriften generell nicht verwendet.

4. Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung, Randnummer 151 und zu § 46
Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis, Randnummer 89

In den Abschnitten "Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung" Randnummer 151
und "Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis" Randnummer 89 sind
jeweils nach
den Worten "auf die Geltungsdauer"
die Worte ", höchstens jedoch auf drei Jahre,"
einzufügen.

Begründung:

Die maximale Geltungsdauer einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO, auf die hier Bezug genommen wird, beträgt seit einigen Jahren sechs Jahre. Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen nach der StVO dürfen jedoch höchstens für eine Dauer von drei Jahren erteilt werden. Um Mißverständnissen vorzubeugen, erscheint die Ergänzung daher erforderlich.

5. Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummer 17

Im Abschnitt "Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen"

Randnummer 17 sind die Worte

'DIN 18024, Teil 1 "Bauliche Maßnahmen für behinderte und alte Menschen im öffentlichen Bereich; Planungsgrundlagen; Straßen, Plätze und Wege"'

durch die Worte

'DIN 18024-1 "Barrierefreies Bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen"'

zu ersetzen.

Begründung:

Die Norm ist überarbeitet worden und trägt nun eine geänderte Bezeichnung.

6. Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 53 und 55

Im Abschnitt "Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen"

sind in den Randnummern 53 und 55 jeweils

das Wort "Verkehrsschilder" und das Wort "Verkehrsschildern"

durch das Wort "Verkehrszeichen"

zu ersetzen.

Begründung:

Einheitliche Verwendung des Begriffs "Verkehrszeichen".