

26.07.12

Vk - In

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

**Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung
(StVO)****A. Zielsetzung**

Die Präambel der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. August 2009, der so genannten „Schilderwaldnovelle“, verstößt gegen das verfassungsrechtliche Zitiergebot (Artikel 80 Absatz 1 Satz 3 Grundgesetz).

Die in Artikel 1 der Artikelverordnung vorgenommene Klarstellung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – die Zeichen kennzeichnen Beginn und Ende von so genannten Umweltzonen – wurde auf die Ermächtigungsgrundlage zur Kennzeichnung von Verboten für den Kraftfahrzeugverkehr in den nach § 40 des Bundesimmissionsschutzgesetzes festgelegten Gebieten nach Bekanntgabe austauscharmer Wetterlagen gestützt (§ 6 Absatz 1 Nummer 5b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)), ohne dass die zutreffende Ermächtigungsgrundlage (§ 6 Absatz 1 Nummer 5a StVG) zitiert worden ist. Für die Änderung der Anlage zur Fahrerlaubnis-Verordnung in Artikel 3 der Artikelverordnung wurde keine Ermächtigungsgrundlage genannt, es hätte § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m StVG genannt werden müssen.

Seit dem letzten Neuerlass der StVO im Jahr November 1970 könnten weitere Verstöße gegen das Zitiergebot zu verzeichnen sein. Diese Verstöße im Detail zu ermitteln beziehungsweise solche Verstöße auszuschließen, würde einen nicht zu

vertretenden Verwaltungsaufwand auslösen. Deshalb wird die StVO nunmehr insgesamt neu erlassen.

Mit dem Neuerlass der StVO verbunden wird die erneute Einbringung der „Schilderwaldnovelle“ vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631), zu der nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich in etwaigen Ordnungswidrigkeitenverfahren die Gerichte auf den Verstoß gegen Artikel 80 Absatz 1 Satz 3 GG berufen.

Die „Schilderwaldnovelle“ wird nicht inhaltsgleich übernommen. Als Beispiel wird an dieser Stelle auf die Streichung des § 53 Absatz 9 StVO verwiesen, der nunmehr beibehalten wird. Die Anzahl der bei Beibehaltung der Streichung tatsächlich auszutauschenden Verkehrszeichen wurde unterschätzt.

Am Ziel der „Schilderwaldnovelle“ den „Schilderwald“ zu lichten, wird festgehalten: Die Zahl der Verkehrszeichen, die in Deutschland aufgestellt sind, ist nicht genau bekannt. Es besteht zwischen Bund und Ländern aber Konsens, dass zu viele Verkehrszeichen angeordnet sind.

Ziel ist es, in den Ländern den Abbau des „Schilderwaldes“ – und damit die Möglichkeiten zur Verbesserung der verbleibenden Beschilderung – voranzutreiben. Damit wird gleichzeitig und vorrangig die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln der StVO durch die Verkehrsteilnehmer eingefordert. Dies noch mehr als bisher im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern, ist für die Sicherheit und Ordnung des heute massenhaften Straßenverkehrs, da die allgemeinen Verkehrsregeln an jedem Ort und in jeder Verkehrssituation gelten, zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen.

Das mit der „Schilderwaldnovelle“ weiterhin verbundene Ziel der Straffung und Vereinfachung der Radverkehrsvorschriften wird grundsätzlich ebenfalls weiter verfolgt.

B. Lösung

Der Neuerlass der StVO trägt den verfassungsrechtlichen Bedenken Rechnung und sorgt für Rechtssicherheit. Etwaigen Unsicherheiten, ob Änderungsverordnungen der StVO seit dem Jahr 1970 ebenfalls verfassungsrechtlich bedenklich sein könnten, wird so begegnet.

Die „Schilderwaldnovelle“ fußt auf einer Überprüfung aller einschlägigen Vorschriften der StVO durch eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe, ob sie eine

Tendenz zur „Überbeschilderung“ bewirken. Die Arbeitsgruppe identifizierte dabei einige Verkehrszeichen, derer es aus ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten nicht bedarf. Diese Verkehrszeichen wird es künftig nicht mehr geben, was der Überbeschilderung entgegen wirkt. Zudem werden eine Reihe von Gefahrzeichen nicht mehr bildlich dargestellt. Bei diesen Zeichen wurde festgestellt, dass sie nur selten angeordnet werden, so dass für sie allenfalls ein sehr untergeordnetes Anordnungsbedürfnis besteht. Die Sinnbilder werden in einen neuen Absatz 8 des § 39 StVO verschoben und können als Gefahrzeichen aber für den besonderen Fall angeordnet werden, dass mit Zeichen 101 („Gefahrstelle“, ggf. mit Zusatzzeichen) tatsächlich nicht hinreichend der Gefahr begegnet werden kann.

Mit der im Jahr 2009 bereits in Kraft getretenen verfassungskonformen Änderung der geänderten Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, welche die „Schilderwaldnovelle“ ergänzen, wurden die Anordnungsvoraussetzungen für die Verkehrszeichen zudem stringenter gefasst, was einer Überbeschilderung ebenfalls entgegen wirkt. Die Straßenverkehrsbehörden sind nunmehr gehalten, den geänderten Vorschriften Rechnung zu tragen.

Mit dem Neuerlass sind zudem Änderungen der Radverkehrsvorschriften verbunden, die den Praxiserfahrungen mit der im Jahr 1997 in Kraft getretenen so genannten „Radfahnovelle“ Rechnung tragen. Hier wurden z. B. die Kriterien für die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegen gerichteten Radverkehr vereinfacht und auf Schutzstreifen wurde ein Parkverbot für den Kraftfahrzeugverkehr verankert. Letzteres spart wiederum Verkehrszeichen ein, da bislang Parkverbote nur mit Verkehrszeichen angeordnet werden konnten. Der Neuerlass enthält ferner die Aufnahme besonderer Vorschriften für die Benutzer von Inline-Skates in §§ 24, 31 StVO. Durch Zuweisung von bestimmten Verkehrsflächen und Festlegung besonderer Sorgfaltspflichten wird ein gefahrloses Miteinander von Inline-Skatern und anderen Verkehrsteilnehmern gewährleistet. Weitere wesentliche Inhalte sind die Anpassung der §§ 17, 35 StVO an die geltende Rechtslage.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

a) Bund

Keine.

b) Länder und Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es wird eine neue Informationspflicht mit marginalen Auswirkungen geschaffen.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Bund

Keiner.

b) Länder und Kommunen

Durch Streichung von mehreren Verkehrszeichen werden Kosten reduziert. Dem steht die Einführung zweier neuer Verkehrszeichen gegenüber. Der Austausch von Streuscheiben bei Lichtzeichenanlagen ist mit Kosten verbunden. Der Neuerlass der StVO löst einen Vollzugsaufwand bei den Ländern für die Überprüfung der bestehenden Beschilderung und den Abbau zu entfernender Verkehrszeichen sowie für die Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren aus. Dem steht ein dadurch verringerter Unterhaltungsaufwand am Verkehrszeichen selbst, aber auch zum Beispiel bei Mäharbeiten außerorts, gegenüber. Da nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen in Deutschland aufgestellt sind und wie viele davon entfernt werden können, ist die Gesamtkostenersparnis nicht quantifizierbar.

F. Weitere Kosten

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

Bundesrat

Drucksache 428/12

26.07.12

Vk - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 24. Juli 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

**Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung
(StVO)**

Vom...

Auf Grund

- des § 5b Absatz 3 sowie § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe y, 2 Buchstabe a, c, s, w und x, Nummer 3 Buchstabe c sowie Buchstabe f bis i, Nummer 4a, 7, 13, 14, 16, 17, 18 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 5b Absatz 3 durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958), § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe w und x durch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (BGBl. I S. 1221), § 6 Absatz 1 Nummer 14 durch Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes vom 3. Februar 2009 (BGBl. I S. 150) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und e, Nummer 5a, 6, 7, 15 in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 2a durch Artikel 2 Nummer 4 des Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958) geändert worden ist, verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

**Straßenverkehrs-Ordnung
(StVO)**

I. Allgemeine Verkehrsregeln

§ 1 Grundregeln

- (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- (2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

- (1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahnen benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte. Seitenstreifen sind nicht Bestandteil der Fahrbahn.
- (2) Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.
- (3) Fahrzeuge, die in der Längsrichtung einer Schienenbahn verkehren, müssen diese, soweit möglich, durchfahren lassen.
- (3a) Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren werden, die die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen). Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 im Sinne der Anlage XXIX der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), dürfen bei solchen Wetterverhältnissen auch gefahren werden, wenn nur an den Rädern der Antriebsachsen M+S-Reifen angebracht sind. Satz 1 gilt nicht für Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft sowie für Einsatzfahrzeuge der in § 35 Absatz 1 genannten Organisationen, soweit für diese Fahrzeuge bauartbedingt keine M+S-Reifen verfügbar sind. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung Anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.
- (4) Mit Fahrrädern muss einzeln hintereinander gefahren werden; nebeneinander darf nur gefahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist. Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man mit Mofas Radwege benutzen.
- (5) Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

§ 3 Geschwindigkeit

(1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegen kommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann.

(2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, dass sie den Verkehrsfluss behindern.

(2a) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,
2. außerhalb geschlossener Ortschaften
 - a) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen,
 - bb) Personenkraftwagen mit Anhänger,
 - cc) Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t mit Anhänger
sowie
 - dd) Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger,
80 km/h,
 - b) für
 - aa) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t,

- bb) alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Wohnmobile jeweils bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t,
sowie
- cc) Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen,
60 km/h,
- c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t
100 km/h.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330.1) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.

(4) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kraftfahrzeuge mit Schneeketten auch unter günstigsten Umständen 50 km/h.

§ 4 Abstand

(1) Der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter diesem gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Wer vorausfährt, darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.

(2) Wer ein Kraftfahrzeug führt, für das eine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, sowie einen Zug führt, der länger als 7,00 m ist, muss außerhalb geschlossener Ortschaften ständig so großen Abstand von dem vorausfahrenden Kraftfahrzeug halten, dass ein überholendes Kraftfahrzeug einscheren kann. Das gilt nicht,

1. wenn zum Überholen ausgesichert wird und dies angekündigt wurde,
2. wenn in der Fahrtrichtung mehr als ein Fahrstreifen vorhanden ist oder
3. auf Strecken, auf denen das Überholen verboten ist.

(3) Wer einen Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t oder einen Kraftomnibus führt, muss auf Autobahnen, wenn die Geschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt, zu vorausfahrenden Fahrzeugen einen Mindestabstand von 50 m einhalten.

§ 5 Überholen

(1) Es ist links zu überholen.

(2) Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.

(3) Das Überholen ist unzulässig:

1. bei unklarer Verkehrslage oder

2. wenn es durch ein angeordnetes Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) untersagt ist.

(3a) Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t führt, darf unbeschadet sonstiger Überholverbote nicht überholen, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt.

(4) Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu den zu Fuß Gehenden und zu den Rad Fahrenden, eingehalten werden. Wer überholt, muss sich sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen. Wer überholt, darf dabei denjenigen, der überholt wird, nicht behindern.

(4a) Das Ausscheren zum Überholen und das Wiedereinordnen sind rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

(5) Außerhalb geschlossener Ortschaften darf das Überholen durch kurze Schall- oder Leuchtzeichen angekündigt werden. Wird mit Fernlicht geblinkt, dürfen entgegenkommende Fahrzeugführende nicht geblendet werden.

(6) Wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Wer ein langsames Fahrzeug führt, muss die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist. Hierzu können auch geeignete Seitenstreifen in Anspruch genommen werden; das gilt nicht auf Autobahnen.

(7) Wer seine Absicht nach links abzubiegen, ankündigt und sich eingeordnet hat, ist rechts zu überholen. Schienenfahrzeuge sind rechts zu überholen. Nur wer das nicht kann, weil die Schienen zu weit rechts liegen, darf links überholen. Auf Fahrbahnen für eine Richtung dürfen Schienenfahrzeuge auch links überholt werden.

(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Rad Fahrende und Mofa Fahrende die Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

§ 6 Vorbeifahren

Wer an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, muss entgegen kommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308) anders geregelt ist. Muss ausgesichert werden, ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren sowie das Wiedereinordnen – wie beim Überholen – anzukündigen.

§ 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge

(1) Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung dürfen Kraftfahrzeuge von dem Gebot möglichst weit rechts zu fahren (§ 2 Absatz 2) abweichen, wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt. Fahrstreifen ist der Teil einer Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt.

(2) Ist der Verkehr so dicht, dass sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, darf rechts schneller als links gefahren werden.

(2a) Wenn auf der Fahrbahn für eine Richtung eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht oder langsam fährt, dürfen Fahrzeuge diese mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen.

(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften - ausgenommen auf Autobahnen (Zeichen 330.1) - dürfen Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t auf Fahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung (Zeichen 296 oder 340) den Fahrstreifen frei wählen, auch wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 nicht vorliegen. Dann darf rechts schneller als links gefahren werden.

(3a) Sind auf einer Fahrbahn für beide Richtungen insgesamt drei Fahrstreifen durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert, dann dürfen der linke, dem Gegenverkehr vorbehaltene, und der mittlere Fahrstreifen nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt für Fahrbahnen, wenn insgesamt fünf Fahrstreifen für beide Richtungen durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert sind, für die zwei linken, dem Gegenverkehr vorbehaltenen, und den mittleren

Fahrstreifen. Wer nach links abbiegen will, darf sich bei insgesamt drei oder fünf Fahrstreifen für beide Richtungen auf dem jeweils mittleren Fahrstreifen in Fahrtrichtung einordnen.

(3b) Auf Fahrbahnen für beide Richtungen mit vier durch Leitlinien (Zeichen 340) markierten Fahrstreifen sind die beiden in Fahrtrichtung linken Fahrstreifen ausschließlich dem Gegenverkehr vorbehalten; sie dürfen nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt auf sechsstreifigen Fahrbahnen für die drei in Fahrtrichtung linken Fahrstreifen.

(3c) Sind außerhalb geschlossener Ortschaften für eine Richtung drei Fahrstreifen mit Zeichen 340 gekennzeichnet, dürfen Kraftfahrzeuge abweichend von dem Gebot möglichst weit rechts zu fahren, den mittleren Fahrstreifen dort durchgängig befahren, wo – auch nur hin und wieder – rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt. Dasselbe gilt auf Fahrbahnen mit mehr als drei so markierten Fahrstreifen für eine Richtung für den zweiten Fahrstreifen von rechts. Den linken Fahrstreifen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t sowie alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger nur benutzen, wenn sie sich dort zum Zwecke des Linksabbiegens einordnen.

(4) Ist auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder endet ein Fahrstreifen, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass sich diese Fahrzeuge unmittelbar vor Beginn der Verengung jeweils im Wechsel nach einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug einordnen können (Reißverschlussverfahren).

(5) In allen Fällen darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Jeder Fahrstreifenwechsel ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

§ 7a Abgehende Fahr-, Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen

(1) Gehen Fahrstreifen, insbesondere auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen, von der durchgehenden Fahrbahn ab, darf beim Abbiegen vom Beginn einer breiten Leitlinie (Zeichen 340) rechts von dieser schneller als auf der durchgehenden Fahrbahn gefahren werden.

(2) Auf Autobahnen und anderen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften darf auf Einfädelungsstreifen schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen.

(3) Auf Ausfädelungsstreifen darf nicht schneller gefahren werden als auf den durchgehenden Fahrstreifen. Stockt oder steht der Verkehr auf den durchgehenden Fahrstreifen, darf auf dem Ausfädelungsstreifen mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht überholt werden.

§ 8 Vorfahrt

(1) An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Das gilt nicht,

1. wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen 205, 206, 301, 306) oder
2. für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.

(1a) Ist an der Einmündung in einen Kreisverkehr Zeichen 215 (Kreisverkehr) unter dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) angeordnet, hat der Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorfahrt. Bei der Einfahrt in einen solchen Kreisverkehr ist die Benutzung des Fahrtrichtungsanzeigers unzulässig.

(2) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muss rechtzeitig durch sein Fahrverhalten, insbesondere durch mäßige Geschwindigkeit, erkennen lassen, dass gewartet wird. Es darf nur weitergefahren werden, wenn übersehen werden kann, dass wer die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert wird. Kann das nicht übersehen werden, weil die Straßenstelle unübersichtlich ist, so darf sich vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hineingetastet werden, bis die Übersicht gegeben ist. Wer die Vorfahrt hat, darf auch beim Abbiegen in die andere Straße nicht wesentlich durch den Wartepflichtigen behindert werden.

§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1) Wer abbiegen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links, einzuordnen, und zwar rechtzeitig. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf längs verlegten Schienen nur einordnen, wenn kein Schienenfahrzeug behindert wird. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

(2) Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten.

Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen.

(3) Wer abbiegen will, muss entgegen kommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.

(4) Wer nach links abbiegen will, muss entgegen kommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollen, durchfahren lassen. Einander entgegen kommende Fahrzeuge, die jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voreinander abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.

(5) Wer ein Fahrzeug führt, muss sich beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen.

§ 10 Einfahren und Anfahren

Wer aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1 und 242.2), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1 und 325.2) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen. Die Absicht einzufahren oder anzufahren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen.

§ 11 Besondere Verkehrslagen

(1) Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.

(2) Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und

Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.

(3) Auch wer sonst nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muss darauf verzichten, wenn die Verkehrslage es erfordert; auf einen Verzicht darf man nur vertrauen, wenn man sich mit dem oder der Verzichtenden verständigt hat.

§ 12 Halten und Parken

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Einfädelungs- und auf Ausfädelungstreifen,
4. auf Bahnübergängen,
5. vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5,00 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist,
5. vor Bordsteinabsenkungen.

(3a) Mit Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2,0 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften

1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
2. in Sondergebieten, die der Erholung dienen,
3. in Kurgebieten und
4. in Klinikgebieten

das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig.

Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

(3b) Mit Kraftfahrzeuganhängern ohne Zugfahrzeug darf nicht länger als zwei Wochen geparkt werden. Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch, wenn man nur halten will; jedenfalls muss man auch dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben.

Taxen dürfen, wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen. Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden. Im Fahrraum von Schienenfahrzeugen darf nicht gehalten werden.

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg, zu benutzen.

(5) An einer Parklücke hat Vorrang, wer sie zuerst unmittelbar erreicht; der Vorrang bleibt erhalten, wenn der Berechtigte an der Parklücke vorbeifährt, um rückwärts einzuparken oder wenn sonst zusätzliche Fahrbewegungen ausgeführt werden, um in die Parklücke einzufahren. Satz 1 gilt entsprechend, wenn an einer frei werdenden Parklücke gewartet wird.

(6) Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten.

§ 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

(1) An Parkuhren darf nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein, der am oder im Fahrzeug von außen gut lesbar angebracht sein muss, für die Dauer der zulässigen Parkzeit gehalten werden. Ist eine Parkuhr oder ein Parkscheinautomat nicht funktionsfähig, darf nur bis zur angegebenen Höchstparkdauer geparkt werden. In diesem Fall ist die Parkscheibe zu verwenden (Absatz 2 Satz 1 Nummer 2).

Die Parkzeitregelungen können auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein.

(2) Wird im Bereich eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone (Zeichen 290.1 und 290.2) oder einer Parkraumbewirtschaftungszone (Zeichen 314.1 und 314.2) oder bei den Zeichen 314 oder 315 durch ein Zusatzzeichen die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 318) vorgeschrieben, ist das Halten und Parken nur erlaubt,

1. für die Zeit, die auf dem Zusatzzeichen angegeben ist, und
2. soweit das Fahrzeug eine von außen gut lesbare Parkscheibe hat und der Zeiger der Scheibe auf den Strich der halben Stunde eingestellt ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt.

Sind in einem eingeschränkten Haltverbot für eine Zone oder einer Parkraumbewirtschaftungszone Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt, gelten deren Anordnungen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Halt- und Parkverbote unberührt.

(3) Die in Absatz 1 und 2 genannten Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit müssen nicht betätigt werden, soweit die Entrichtung der Parkgebühren und die Überwachung der Parkzeit auch durch elektronische Einrichtungen oder Vorrichtungen, insbesondere Taschenparkuhren oder Mobiltelefone, sichergestellt werden kann. Satz 1 gilt nicht, soweit eine dort genannte elektronische Einrichtung oder Vorrichtung nicht funktionsfähig ist.

(4) Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit brauchen nicht betätigt zu werden

1. beim Ein- oder Aussteigen sowie
2. zum Be- oder Entladen.

§ 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

(1) Wer ein- oder aussteigt, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist.

(2) Wer ein Fahrzeug führt, muss die nötigen Maßnahmen treffen, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden, wenn das Fahrzeug verlassen wird. Kraftfahrzeuge sind auch gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

§ 15 Liegenbleiben von Fahrzeugen

Bleibt ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegen, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden kann, ist sofort Warnblinklicht einzuschalten. Danach ist mindestens ein auffällig warnendes Zeichen gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen, und zwar bei schnellem Verkehr in etwa 100 m Entfernung; vorgeschriebene Sicherungsmittel, wie Warndreiecke, sind zu verwenden. Darüber hinaus gelten die Vorschriften über die Beleuchtung haltender Fahrzeuge.

§ 15a Abschleppen von Fahrzeugen

- (1) Beim Abschleppen eines auf der Autobahn liegen gebliebenen Fahrzeugs ist die Autobahn (Zeichen 330.1) bei der nächsten Ausfahrt zu verlassen.
- (2) Beim Abschleppen eines außerhalb der Autobahn liegen gebliebenen Fahrzeugs darf nicht in die Autobahn (Zeichen 330.1) eingefahren werden.
- (3) Während des Abschleppens haben beide Fahrzeuge Warnblinklicht einzuschalten.
- (4) Krafträder dürfen nicht abgeschleppt werden.

§ 16 Warnzeichen

- (1) Schall- und Leuchtzeichen darf nur geben,
 1. wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt (§ 5 Absatz 5) oder
 2. wer sich oder Andere gefährdet sieht.
- (2) Wer einen Omnibus des Linienverkehrs oder einen gekennzeichneten Schulbus führt, muss Warnblinklicht einschalten, wenn er sich einer Haltestelle nähert und solange Fahrgäste ein- oder aussteigen, soweit die für den Straßenverkehr nach Landesrecht zuständige Behörde (Straßenverkehrsbehörde) für bestimmte Haltestellen ein solches Verhalten angeordnet hat. Im Übrigen darf außer beim Liegenbleiben (§ 15) und beim Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a) Warnblinklicht nur einschalten, wer Andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder Andere vor Gefahren warnen will, zum Beispiel bei Annäherung an einen Stau oder bei besonders langsamer Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen und anderen schnell befahrenen Straßen.
- (3) Schallzeichen dürfen nicht aus einer Folge verschieden hoher Töne bestehen.

§ 17 Beleuchtung

- (1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, sind die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen zu benutzen. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein.
- (2) Mit Begrenzungsleuchten (Standlicht) allein darf nicht gefahren werden. Auf Straßen mit durchgehender, ausreichender Beleuchtung darf auch nicht mit Fernlicht gefahren werden. Es ist rechtzeitig abzublenden, wenn ein Fahrzeug entgegen kommt oder mit geringem Abstand vorausfährt oder wenn es sonst die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert. Wenn nötig ist entsprechend langsamer zu fahren.

(2a) Wer ein Kraftrad führt, muss auch am Tag mit Abblendlicht oder eingeschalteten Tagfahrleuchten fahren. Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, ist Abblendlicht einzuschalten.

(3) Behindert Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht erheblich, dann ist auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren. Nur bei solcher Witterung dürfen Nebelscheinwerfer eingeschaltet sein. Bei zwei Nebelscheinwerfern genügt statt des Abblendlichts die zusätzliche Benutzung der Begrenzungsleuchten. An Krafträdern ohne Beiwagen braucht nur der Nebelscheinwerfer benutzt zu werden. Nebelschlussleuchten dürfen nur dann benutzt werden, wenn durch Nebel die Sichtweite weniger als 50 m beträgt.

(4) Haltende Fahrzeuge sind außerhalb geschlossener Ortschaften mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, nur die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen; eigene Beleuchtung ist entbehrlich, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht. Auf der Fahrbahn haltende Fahrzeuge, ausgenommen Personenkraftwagen, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und Anhänger sind innerhalb geschlossener Ortschaften stets mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen. Fahrzeuge, die ohne Schwierigkeiten von der Fahrbahn entfernt werden können, wie Krafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder, Krankenfahrstühle, einachsige Zugmaschinen, einachsige Anhänger, Handfahrzeuge oder unbespannte Fuhrwerke, dürfen bei Dunkelheit dort nicht unbeleuchtet stehen gelassen werden.

(4a) Soweit bei Militärfahrzeugen von den allgemeinen Beleuchtungsvorschriften abgewichen wird, sind gelb-rote retroreflektierende Warntafeln oder gleichwertige Absicherungsmittel zu verwenden. Im Übrigen können sie an diesen Fahrzeugen zusätzlich verwendet werden.

(5) Wer zu Fuß geht und einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen an Holmen oder Handfahrzeuge mitführt, hat mindestens eine nach vorn und hinten gut sichtbare, nicht blendende Leuchte mit weißem Licht auf der linken Seite anzubringen oder zu tragen.

(6) Suchscheinwerfer dürfen nur kurz und nicht zum Beleuchten der Fahrbahn benutzt werden.

§ 18 Autobahnen und Kraftfahrstraßen

(1) Autobahnen (Zeichen 330.1) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit

mehr als 60 km/h beträgt; werden Anhänger mitgeführt, gilt das Gleiche auch für diese. Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4,00 m und nicht breiter als 2,55 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,60 m sein.

(2) Auf Autobahnen darf nur an gekennzeichneten Anschlussstellen (Zeichen 330.1) eingefahren werden, auf Kraftfahrstraßen nur an Kreuzungen oder Einmündungen.

(3) Der Verkehr auf der durchgehenden Fahrbahn hat die Vorfahrt.

(4) (aufgehoben)

(5) Auf Autobahnen darf innerhalb geschlossener Ortschaften schneller als 50 km/h gefahren werden. Auf ihnen sowie außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kraftfahrstraßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen

1. für

a) Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen,

b) Personenkraftwagen mit Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger, Wohnmobile mit Anhänger und Zugmaschinen mit Anhänger

sowie

c) Kraftomnibusse ohne Anhänger oder mit Gepäckanhänger
80 km/h,

2. für

a) Krafträder mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger,

b) Zugmaschinen mit zwei Anhängern

sowie

c) Kraftomnibusse mit Anhänger oder mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen,

60 km/h,

3. für Kraftomnibusse ohne Anhänger, die

a) nach Eintragung in der Zulassungsbescheinigung Teil I für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen sind,

b) hauptsächlich für die Beförderung von sitzenden Fahrgästen gebaut und die Fahrgastsitze als Reisebestuhlung ausgeführt sind,

c) auf allen Sitzen sowie auf Rollstuhlplätzen, wenn auf ihnen Rollstuhlfahrer befördert werden, mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind,

- d) mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sind, der auf eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 100 km/h (Vset) eingestellt ist,
- e) den Vorschriften der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. EG 2002 Nr. L 42, S. 1) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und
- f) auf der vorderen Lenkachse nicht mit nachgeschnittenen Reifen ausgerüstet sind, oder
- g) für nicht in Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassene Kraftomnibusse, wenn jeweils eine behördliche Bestätigung des Zulassungsstaates in deutscher Sprache über die Übereinstimmung mit den vorgenannten Bestimmungen und über jährlich stattgefundene Untersuchungen mindestens im Umfang der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG 1997 Nr. L 46, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung vorgelegt werden kann, 100 km/h.

(6) Wer auf der Autobahn mit Abblendlicht fährt, braucht seine Geschwindigkeit nicht der Reichweite des Abblendlichts anzupassen, wenn

1. die Schlussleuchten des vorausfahrenden Kraftfahrzeugs klar erkennbar sind und ein ausreichender Abstand von ihm eingehalten wird, oder
2. der Verlauf der Fahrbahn durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und, zusammen mit fremdem Licht, Hindernisse rechtzeitig erkennbar sind.

(7) Wenden und Rückwärtsfahren sind verboten.

(8) Halten, auch auf Seitenstreifen, ist verboten.

(9) Zu Fuß Gehende dürfen Autobahnen nicht betreten. Kraftfahrstraßen dürfen sie nur an Kreuzungen, Einmündungen oder sonstigen dafür vorgesehenen Stellen überschreiten; sonst ist jedes Betreten verboten.

(10) Die Ausfahrt von Autobahnen ist nur an Stellen erlaubt, die durch die Ausfahrttafel (Zeichen 332) und durch das Pfeilzeichen (Zeichen 333) oder durch eins dieser Zeichen gekennzeichnet sind. Die Ausfahrt von Kraftfahrstraßen ist nur an Kreuzungen oder Einmündungen erlaubt.

(11) Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, sowie Zugmaschinen dürfen, wenn die Sichtweite durch erheblichen Schneefall oder Regen auf 50 m oder weniger eingeschränkt ist, sowie bei Schneeglätte oder Glatteis den äußerst linken Fahrstreifen nicht benutzen.

§ 19 Bahnübergänge

(1) Schienenfahrzeuge haben Vorrang

1. auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201),
2. auf Bahnübergängen über Fuß-, Feld-, Wald- oder Radwege und
3. in Hafen- und Industriegebieten, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzzeichen „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ oder „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht.

Der Straßenverkehr darf sich solchen Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern. Wer ein Fahrzeug führt, darf an Bahnübergängen vom Zeichen 151, 156 an bis einschließlich des Kreuzungsbereichs von Schiene und Straße Kraftfahrzeuge nicht überholen.

(2) Fahrzeuge haben vor dem Andreaskreuz, zu Fuß Gehende in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten, wenn

1. sich ein Schienenfahrzeug nähert,
2. rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden,
3. die Schranken sich senken oder geschlossen sind,
4. ein Bahnbediensteter Halt gebietet oder
5. ein hörbares Signal, wie ein Pfeifsignal des herannahenden Zuges, ertönt.

Hat das rote Blinklicht oder das rote Lichtzeichen die Form eines Pfeils, hat nur zu warten, wer in die Richtung des Pfeils fahren will. Das Senken der Schranken kann durch Glockenzeichen angekündigt werden.

(3) Kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor dem Andreaskreuz zu warten.

(4) Wer einen Fuß-, Feld-, Wald- oder Radweg benutzt, muss sich an Bahnübergängen ohne Andreaskreuz entsprechend verhalten.

(5) Vor Bahnübergängen ohne Vorrang der Schienenfahrzeuge ist in sicherer Entfernung zu warten, wenn ein Bahnbediensteter mit einer weiß-rot-weißen Fahne oder einer roten Leuchte

Halt gebietet. Werden gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben, gilt § 37 Absatz 2 Nummer 1 entsprechend.

(6) Die Scheinwerfer wartender Kraftfahrzeuge dürfen niemanden blenden.

§ 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse

(1) An Omnibussen des Linienverkehrs, an Straßenbahnen und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten, darf, auch im Gegenverkehr, nur vorsichtig vorbei gefahren werden.

(2) Wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen, darf rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbei gefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.

(3) Omnibusse des Linienverkehrs und gekennzeichnete Schulbusse, die sich einer Haltestelle (Zeichen 224) nähern und Warnblinklicht eingeschaltet haben, dürfen nicht überholt werden.

(4) An Omnibussen des Linienverkehrs und an gekennzeichneten Schulbussen, die an Haltestellen (Zeichen 224) halten und Warnblinklicht eingeschaltet haben, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Die Fahrgäste dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten.

(5) Omnibussen des Linienverkehrs und Schulbussen ist das Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Wenn nötig, müssen andere Fahrzeuge warten.

(6) Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen wollen, müssen sie auf den Gehwegen, den Seitenstreifen oder einer Haltestelleninsel, sonst am Rand der Fahrbahn erwarten.

§ 21 Personenbeförderung

(1) In Kraftfahrzeugen dürfen nicht mehr Personen befördert werden, als mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitzplätze vorhanden sind. Abweichend von Satz 1 dürfen in Kraftfahrzeugen, für die Sicherheitsgurte nicht für alle Sitzplätze vorgeschrieben sind, so viele Personen befördert werden, wie Sitzplätze vorhanden sind. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist. Es ist verboten, Personen mitzunehmen

1. auf Krafträdern ohne besonderen Sitz,
2. auf Zugmaschinen ohne geeignete Sitzgelegenheit oder
3. in Wohnanhängern hinter Kraftfahrzeugen.

(1a) Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, dürfen in Kraftfahrzeugen auf Sitzen, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, nur mitgenommen werden, wenn Rückhalteeinrichtungen für Kinder benutzt werden, die den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 91/671/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (ABl. EG Nr. L 373, S. 26), der durch Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie 2003/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. April 2003 (ABl. EU Nr. L 115, S. 63) neu gefasst worden ist, genannten Anforderungen genügen und für das Kind geeignet sind. Abweichend von Satz 1

1. ist in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t Satz 1 nicht anzuwenden,
2. dürfen Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr auf Rücksitzen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsgurten gesichert werden, soweit wegen der Sicherung anderer Kinder mit Kinderrückhalteeinrichtungen für die Befestigung weiterer Rückhalteeinrichtungen für Kinder keine Möglichkeit besteht,
3. ist
 - a) beim Verkehr mit Taxen und
 - b) bei sonstigen Verkehren mit Personenkraftwagen, wenn eine Beförderungspflicht im Sinne des § 22 des Personenbeförderungsgesetzes besteht,

auf Rücksitzen die Verpflichtung zur Sicherung von Kindern mit amtlich genehmigten und geeigneten Rückhalteeinrichtungen auf zwei Kinder mit einem Gewicht ab 9 kg beschränkt, wobei wenigstens für ein Kind mit einem Gewicht zwischen 9 und 18 kg eine Sicherung möglich sein muss; diese Ausnahmeregelung gilt nicht, wenn eine regelmäßige Beförderung von Kindern gegeben ist.

(1b) In Fahrzeugen, die nicht mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, dürfen Kinder unter drei Jahren nicht befördert werden. Kinder ab dem vollendeten dritten Lebensjahr, die kleiner als 150 cm sind, müssen in solchen Fahrzeugen auf dem Rücksitz befördert werden. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Kraftomnibusse.

(2) Die Mitnahme von Personen auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Kraftfahrzeugen ist verboten. Dies gilt nicht, soweit auf der Ladefläche oder in Laderäumen mitgenommene

Personen dort notwendige Arbeiten auszuführen haben. Das Verbot gilt ferner nicht für die Beförderung von Baustellenpersonal innerhalb von Baustellen. Auf der Ladefläche oder in Laderäumen von Anhängern darf niemand mitgenommen werden. Jedoch dürfen auf Anhängern, wenn diese für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, Personen auf geeigneten Sitzgelegenheiten mitgenommen werden. Das Stehen während der Fahrt ist verboten, soweit es nicht zur Begleitung der Ladung oder zur Arbeit auf der Ladefläche erforderlich ist.

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können. Hinter Fahrrädern dürfen in Anhängern, die zur Beförderung von Kindern eingerichtet sind, bis zu zwei Kinder bis zum vollendeten siebten Lebensjahr von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden. Die Begrenzung auf das vollendete siebte Lebensjahr gilt nicht für die Beförderung eines behinderten Kindes.

§ 21a Sicherheitsgurte, Schutzhelme

(1) Vorgeschriebene Sicherheitsgurte müssen während der Fahrt angelegt sein. Das gilt nicht für

1. Personen, die ein Taxi oder einen Mietwagen führen bei der Fahrgastbeförderung,
2. Personen beim Haus-zu-Haus-Verkehr, wenn sie im jeweiligen Leistungs- oder Auslieferungsbezirk regelmäßig in kurzen Zeitabständen ihr Fahrzeug verlassen müssen,
3. Fahrten mit Schrittgeschwindigkeit wie Rückwärtsfahren, Fahrten auf Parkplätzen,
4. Fahrten in Kraftomnibussen, bei denen die Beförderung stehender Fahrgäste zugelassen ist,
5. das Betriebspersonal in Kraftomnibussen und das Begleitpersonal von besonders betreuungsbedürftigen Personengruppen während der Dienstleistungen, die ein Verlassen des Sitzplatzes erfordern,
6. Fahrgäste in Kraftomnibussen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.

(2) Wer Krafträder oder offene drei- oder mehrradrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf oder in ihnen

mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Dies gilt nicht, wenn vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sind.

§ 22 Ladung

(1) Die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen sind so zu verstauen und zu sichern, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten.

(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht breiter als 2,55 m und nicht höher als 4,00 m sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen oder Arbeitsgeräten beladen sind, samt Ladung nicht breiter als 3,00 m sein. Sind sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen, dürfen sie samt Ladung höher als 4,00 m sein. Kühlfahrzeuge dürfen nicht breiter als 2,60 m sein.

(3) Die Ladung darf bis zu einer Höhe von 2,50 m nicht nach vorn über das Fahrzeug, bei Zügen über das ziehende Fahrzeug hinausragen. Im Übrigen darf der Ladungsüberstand nach vorn bis zu 50 cm über das Fahrzeug, bei Zügen bis zu 50 cm über das ziehende Fahrzeug betragen.

(4) Nach hinten darf die Ladung bis zu 1,50 m hinausragen, jedoch bei Beförderung über eine Wegstrecke bis zu einer Entfernung von 100 km bis zu 3,00 m; die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung zurückgelegten Wegstrecken werden nicht berücksichtigt. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20,75 m sein. Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1,00 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens

1. eine hellrote, nicht unter 30 x 30 cm große, durch eine Querstange auseinandergehaltene Fahne,
2. ein gleich großes, hellrotes, quer zur Fahrtrichtung pendelnd aufgehängtes Schild oder
3. einen senkrecht angebrachten zylindrischen Körper gleicher Farbe und Höhe mit einem Durchmesser von mindestens 35 cm.

Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,50 m über der Fahrbahn angebracht werden. Wenn nötig (§ 17 Absatz 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

(5) Ragt die Ladung seitlich mehr als 40 cm über die Fahrzeugleuchten, bei Kraftfahrzeugen über den äußeren Rand der Lichtaustrittsflächen der Begrenzungs- oder Schlussleuchten hinaus, so ist sie, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), kenntlich zu machen, und zwar seitlich höchstens 40 cm von ihrem Rand und höchstens 1,50 m über der Fahrbahn nach vorn durch eine Leuchte mit weißem, nach hinten durch eine mit rotem Licht. Einzelne Stangen oder Pfähle, waagrecht liegende Platten und andere schlecht erkennbare Gegenstände dürfen seitlich nicht herausragen.

§ 23 Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(1) Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Wer ein Fahrzeug führt, hat zudem dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Ferner ist dafür zu sorgen, dass die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie an Fahrrädern auch am Tage vorhanden und betriebsbereit sein, sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, dass sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung nötig ist (§ 17 Absatz 1).

(1a) Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelephons aufgenommen oder gehalten werden muss. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.

(1b) Wer ein Fahrzeug führt, darf ein technisches Gerät nicht betreiben oder betriebsbereit mitführen, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören. Das gilt insbesondere für Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen (Radarwarn- oder Laserstörgeräte).

(2) Wer ein Fahrzeug führt, muss das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald beseitigt werden; dagegen dürfen Krafträder und Fahrräder dann geschoben werden.

(3) Wer ein Fahrrad oder ein Kraftrad fährt, darf sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Es darf nicht freihändig gefahren werden. Die Füße dürfen nur dann von den Pedalen oder den Fußrasten genommen werden, wenn der Straßenzustand das erfordert.

§ 24 Besondere Fortbewegungsmittel

(1) Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder, Inline-Skates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung. Für den Verkehr mit diesen Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend.

(2) Mit Krankenfahrstühlen oder mit anderen als in Absatz 1 genannten Rollstühlen darf dort, wo Fußgängerverkehr zulässig ist, gefahren werden, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit.

§ 25 Fußgänger

(1) Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. Wird die Fahrbahn benutzt, muss innerhalb geschlossener Ortschaften am rechten oder linken Fahrbahnrand gegangen werden; außerhalb geschlossener Ortschaften muss am linken Fahrbahnrand gegangen werden, wenn das zumutbar ist. Bei Dunkelheit, bei schlechter Sicht oder wenn die Verkehrslage es erfordert, muss einzeln hintereinander gegangen werden.

(2) Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden. Benutzen zu Fuß Gehende, die Fahrzeuge mitführen, die Fahrbahn, müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.

(3) Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten, und zwar, wenn die Verkehrslage es erfordert, nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293). Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.

(4) Wer zu Fuß geht, darf Absperrungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken (Zeichen 600) verbieten das Betreten der abgesperrten Straßenfläche.

(5) Gleisanlagen, die nicht zugleich dem sonstigen öffentlichen Straßenverkehr dienen, dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen betreten werden.

§ 26 Fußgängerüberwege

- (1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.
- (2) Stockt der Verkehr, dürfen Fahrzeuge nicht auf den Überweg fahren, wenn sie auf ihm warten müssten.
- (3) An Überwegen darf nicht überholt werden.
- (4) Führt die Markierung über einen Radweg oder einen anderen Straßenteil, gelten diese Vorschriften entsprechend.

§ 27 Verbände

- (1) Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Mehr als 15 Rad Fahrende dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. Kinder- und Jugendgruppen zu Fuß müssen, soweit möglich, die Gehwege benutzen.
- (2) Geschlossene Verbände, Leichenzüge und Prozessionen müssen, wenn ihre Länge dies erfordert, in angemessenen Abständen Zwischenräume für den übrigen Verkehr frei lassen; an anderen Stellen darf dieser sie nicht unterbrechen.
- (3) Geschlossen ist ein Verband, wenn er für andere am Verkehr Teilnehmende als solcher deutlich erkennbar ist. Bei Kraftfahrzeugverbänden muss dazu jedes einzelne Fahrzeug als zum Verband gehörig gekennzeichnet sein.
- (4) Die seitliche Begrenzung geschlossen reitender oder zu Fuß marschierender Verbände muss, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), mindestens nach vorn durch nicht blendende Leuchten mit weißem Licht, nach hinten durch Leuchten mit rotem Licht oder gelbem Blinklicht kenntlich gemacht werden. Gliedert sich ein solcher Verband in mehrere deutlich voneinander getrennte Abteilungen, dann ist jede auf diese Weise zu sichern. Eigene Beleuchtung brauchen die Verbände nicht, wenn sie sonst ausreichend beleuchtet sind.
- (5) Wer einen Verband führt, hat dafür zu sorgen, dass die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden.

(6) Auf Brücken darf nicht im Gleichschritt marschiert werden.

§ 28 Tiere

(1) Haus- und Stalltiere, die den Verkehr gefährden können, sind von der Straße fernzuhalten. Sie sind dort nur zugelassen, wenn sie von geeigneten Personen begleitet sind, die ausreichend auf sie einwirken können. Es ist verboten, Tiere von Kraftfahrzeugen aus zu führen. Von Fahrrädern aus dürfen nur Hunde geführt werden.

(2) Wer reitet, Pferde oder Vieh führt oder Vieh treibt, unterliegt sinngemäß den für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen. Zur Beleuchtung müssen mindestens verwendet werden:

1. beim Treiben von Vieh vorn eine nicht blendende Leuchte mit weißem Licht und am Ende eine Leuchte mit rotem Licht,
2. beim Führen auch nur eines Großtieres oder von Vieh eine nicht blendende Leuchte mit weißem Licht, die auf der linken Seite nach vorn und hinten gut sichtbar mitzuführen ist.

§ 29 Übermäßige Straßenbenutzung

(1) Rennen mit Kraftfahrzeugen sind verboten.

(2) Veranstaltungen, für die Straßen mehr als verkehrsüblich in Anspruch genommen werden, bedürfen der Erlaubnis. Das ist der Fall, wenn die Benutzung der Straße für den Verkehr wegen der Zahl oder des Verhaltens der Teilnehmenden oder der Fahrweise der beteiligten Fahrzeuge eingeschränkt wird; Kraftfahrzeuge in geschlossenem Verband nehmen die Straße stets mehr als verkehrsüblich in Anspruch. Veranstaltende haben dafür zu sorgen, dass die Verkehrsvorschriften sowie etwaige Bedingungen und Auflagen befolgt werden.

(3) Einer Erlaubnis bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten. Das gilt auch für den Verkehr mit Fahrzeugen, deren Bauart den Fahrzeugführenden kein ausreichendes Sichtfeld lässt.

§ 30 Umweltschutz, Sonn- und Feiertagsfahrverbot

(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen sind unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelastigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen

zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.

(2) Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen bedürfen der Erlaubnis, wenn sie die Nachtruhe stören können.

(3) An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.

Das Verbot gilt nicht für

1. kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof bis zum Empfänger, jedoch nur bis zu einer Entfernung von 200 km,
- 1a. kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern gelegenen Hafen (An- oder Abfuhr),
2. die Beförderung von
 - a) frischer Milch und frischen Milcherzeugnissen,
 - b) frischem Fleisch und frischen Fleischerzeugnissen,
 - c) frischen Fischen, lebenden Fischen und frischen Fischerzeugnissen,
 - d) leicht verderblichem Obst und Gemüse,
3. Leerfahrten, die im Zusammenhang mit Fahrten nach Nummer 2 stehen,
4. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach dem Bundesleistungsgesetz herangezogen werden. Dabei ist der Leistungsbescheid mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

(4) Feiertage im Sinne des Absatzes 3 sind

Neujahr;

Karfreitag;

Ostermontag;

Tag der Arbeit (1. Mai);

Christi Himmelfahrt;

Pfingstmontag;

Fronleichnam, jedoch nur in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein Westfalen, Rheinland-Pfalz und im Saarland;

Tag der deutschen Einheit (3. Oktober);

Reformationstag (31. Oktober), jedoch nur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen;
Allerheiligen (1. November), jedoch nur in Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und im Saarland;
1. und 2. Weihnachtstag.

§ 31 Sport und Spiel

(1) Sport und Spiel auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen sind nicht erlaubt. Satz 1 gilt nicht, soweit dies durch ein die zugelassene Sportart oder Spielart kennzeichnendes Zusatzzeichen angezeigt ist.

(2) Durch das Zusatzzeichen



wird das Inline-Skaten und Rollschuhfahren zugelassen. Das Zusatzzeichen kann auch allein angeordnet sein. Wer sich dort mit Inline-Skates oder Rollschuhen fortbewegt, hat sich mit äußerster Vorsicht und unter besonderer Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr am rechten Rand in Fahrtrichtung zu bewegen und Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.

§ 32 Verkehrshindernisse

(1) Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen. Verkehrshindernisse sind, wenn nötig (§ 17 Absatz 1), mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

(2) Sensen, Mähmesser oder ähnlich gefährliche Geräte sind wirksam zu verkleiden.

§ 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,

2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,
3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton,

wenn dadurch am Verkehr Teilnehmende in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden.

(2) Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43 in Verbindung mit den Anlagen 1 bis 4) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dürfen dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind unzulässig.

(3) Ausgenommen von den Verboten des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 3 und des Absatzes 2 Satz 2 sind in der Hinweisbeschilderung für Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen und für Autohöfe die Hinweise auf Dienstleistungen, die unmittelbar den Belangen der am Verkehr Teilnehmenden auf den Bundesautobahnen dienen.

§ 34 Unfall

(1) Nach einem Verkehrsunfall hat, wer daran beteiligt ist,

1. unverzüglich zu halten,
2. den Verkehr zu sichern und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren,
3. sich über die Unfallfolgen zu vergewissern,
4. Verletzten zu helfen (§ 323c des Strafgesetzbuchs),
5. anderen am Unfallort anwesenden Beteiligten und Geschädigten
 - a) anzugeben, dass man am Unfall beteiligt war und
 - b) auf Verlangen den eigenen Namen und die eigene Anschrift anzugeben sowie den eigenen Führerschein und den Fahrzeugschein vorzuweisen und nach bestem Wissen Angaben über die Haftpflichtversicherung zu machen,
6. a) solange am Unfallort zu bleiben, bis zugunsten der anderen Beteiligten und Geschädigten die Feststellung der Person, des Fahrzeugs und der Art der Beteiligung durch eigene Anwesenheit ermöglicht wurde oder

b) eine nach den Umständen angemessene Zeit zu warten und am Unfallort den eigenen Namen und die eigene Anschrift zu hinterlassen, wenn niemand bereit war, die Feststellung zu treffen,

7. unverzüglich die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, wenn man sich berechtigt, entschuldigt oder nach Ablauf der Wartefrist (Nummer 6 Buchstabe b) vom Unfallort entfernt hat. Dazu ist mindestens den Berechtigten (Nummer 6 Buchstabe a) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitzuteilen, dass man am Unfall beteiligt gewesen ist, und die eigene Anschrift, den Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort des beteiligten Fahrzeugs anzugeben und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine zumutbare Zeit zur Verfügung zu halten.

(2) Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jede Person, deren Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

(3) Unfallspuren dürfen nicht beseitigt werden, bevor die notwendigen Feststellungen getroffen worden sind.

§ 35 Sonderrechte

(1) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

(1a) Absatz 1 gilt entsprechend für ausländische Beamte, die auf Grund völkerrechtlicher Vereinbarungen zur Nacheile oder Observation im Inland berechtigt sind.

(2) Dagegen bedürfen diese Organisationen auch unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 der Erlaubnis,

1. wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband (§ 27) fahren lassen wollen,

2. im Übrigen bei jeder sonstigen übermäßigen Straßenbenutzung mit Ausnahme der nach § 29 Absatz 3 Satz 2.

(3) Die Bundeswehr ist über Absatz 2 hinaus auch zu übermäßiger Straßenbenutzung befugt, soweit Vereinbarungen getroffen sind.

(4) Die Beschränkungen der Sonderrechte durch die Absätze 2 und 3 gelten nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie in den Fällen der Artikel 91 und 87a Absatz 4 des Grundgesetzes sowie im Verteidigungsfall und im Spannungsfall.

(5) Die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpakt sind im Falle dringender militärischer Erfordernisse von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, von den Vorschriften des § 29 allerdings nur, soweit für diese Truppen Sonderregelungen oder Vereinbarungen bestehen.

(5a) Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften dieser Verordnung befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

(6) Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen und durch weiß-rot-weiße Warneinrichtungen gekennzeichnet sind, dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert, zur Reinigung der Gehwege jedoch nur, wenn die zulässige Gesamtmasse bis zu 2,8 t beträgt. Dasselbe gilt auch für Fahrzeuge zur Reinigung der Gehwege, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 t nicht übersteigt und deren Reifeninnendruck nicht mehr als 3,00 bar beträgt. Dabei ist sicherzustellen, dass keine Beschädigung der Gehwege und der darunter liegenden Versorgungsleitungen erfolgen kann. Personen, die hierbei eingesetzt sind oder Straßen oder in deren Raum befindliche Anlagen zu beaufsichtigen haben, müssen bei ihrer Arbeit außerhalb von Gehwegen und Absperrungen auffällige Warnkleidung tragen.

(7) Messfahrzeuge der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn (§ 1 des Gesetzes über die Bundesnetzagentur) dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr hoheitlicher Einsatz dies erfordert.

(7a) Fahrzeuge von Unternehmen, die Universaldienstleistungen nach § 11 des Postgesetzes in Verbindung mit § 1 Nummer 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung erbringen oder Fahrzeuge von Unternehmen, die in deren Auftrag diese Universaldienstleistungen erbringen (Subunternehmer), dürfen abweichend von § 41 Anlage 2 Nummer 21 (Zeichen 242.1) Fußgängerzonen auch außerhalb der durch Zusatzzeichen angeordneten Zeiten für Anlieger- und Anlieferverkehr benutzen, soweit dies zur zeitgerechten Leerung von Briefkästen oder zur Abholung von Briefen in stationären Einrichtungen erforderlich ist. Ferner dürfen die in Satz 1 genannten Fahrzeuge abweichend von § 12 Absatz 4 Satz 1 und § 41 Anlage 2 Nummer 62 (Zeichen 283), Nummer 63 (Zeichen 286) und Nummer 64 (Zeichen 290.1) in einem Bereich von 10 Metern vor oder hinter einem Briefkasten auf der Fahrbahn auch in zweiter Reihe kurzfristig parken, soweit dies mangels geeigneter anderweitiger Parkmöglichkeiten in diesem Bereich zum Zwecke der Leerung von Briefkästen erforderlich ist. Satz 1 und 2 gelten nur, soweit ein Nachweis zum Erbringen der

Universaldienstleistung oder zusätzlich ein Nachweis über die Beauftragung als Subunternehmer im Fahrzeug jederzeit gut sichtbar ausgelegt oder angebracht ist. § 2 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang 3 Nummer 7 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die durch Artikel 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 5. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2793) geändert worden ist, ist für die in Satz 1 genannten Fahrzeuge nicht anzuwenden.

(8) Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen

§ 36 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

(1) Die Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten sind zu befolgen. Sie gehen allen anderen Anordnungen und sonstigen Regeln vor, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht.

(2) An Kreuzungen ordnet an:

1. Seitliches Ausstrecken eines Armes oder beider Arme quer zur Fahrtrichtung: „Halt vor der Kreuzung“.

Der Querverkehr ist freigegeben.

Wird dieses Zeichen gegeben, gilt es fort, solange in der gleichen Richtung gewinkt oder nur die Grundstellung beibehalten wird. Der freigegebene Verkehr kann nach den Regeln des § 9 abbiegen, nach links jedoch nur, wenn er Schienenfahrzeuge dadurch nicht behindert.

2. Hochheben eines Arms:

„Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten“,

für Verkehrsteilnehmer in der Kreuzung: „Kreuzung räumen“.

(3) Diese Zeichen können durch Weisungen ergänzt oder geändert werden.

(4) An anderen Straßenstellen, wie an Einmündungen und an Fußgängerüberwegen, haben die Zeichen entsprechende Bedeutung.

(5) Polizeibeamte dürfen Verkehrsteilnehmer zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit und zu Verkehrserhebungen anhalten. Das Zeichen zum Anhalten kann auch durch geeignete technische Einrichtungen am Einsatzfahrzeug, eine

Winkerkelle oder eine rote Leuchte gegeben werden. Mit diesen Zeichen kann auch ein voraus fahrender Verkehrsteilnehmer angehalten werden. Die Verkehrsteilnehmer haben die Anweisungen der Polizeibeamten zu befolgen.

§ 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil

(1) Lichtzeichen gehen Vorrangregeln und Vorrang regelnden Verkehrszeichen vor. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor einem Lichtzeichen nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird.

(2) Wechsellichtzeichen haben die Farbfolge Grün – Gelb – Rot – Rot und Gelb (gleichzeitig) – Grün. Rot ist oben, Gelb in der Mitte und Grün unten.

1. An Kreuzungen bedeuten:

Grün: „Der Verkehr ist frei gegeben“.

Er kann nach den Regeln des § 9 abbiegen, nach links jedoch nur, wenn er Schienenfahrzeuge dadurch nicht behindert.

Grüner Pfeil: „Nur in Richtung des Pfeils ist der Verkehr frei gegeben“.

Ein grüner Pfeil links hinter der Kreuzung zeigt an, dass der Gegenverkehr durch Rotlicht angehalten ist und dass, wer links abbiegt, die Kreuzung in Richtung des grünen Pfeils ungehindert befahren und räumen kann.

Gelb ordnet an: „Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten“.

Keines dieser Zeichen entbindet von der Sorgfaltspflicht.

Rot ordnet an: „Halt vor der Kreuzung“.

Nach dem Anhalten ist das Abbiegen nach rechts auch bei Rot erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist. Wer ein Fahrzeug führt, darf nur aus dem rechten Fahrstreifen abbiegen. Dabei muss man sich so verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der frei gegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.

Schwarzer Pfeil auf Rot ordnet das Halten, schwarzer Pfeil auf Gelb das Warten nur für die angegebene Richtung an.

Ein einfeldiger Signalgeber mit Grünpfeil zeigt an, dass bei Rot für die Geradeaus-Richtung nach rechts abgebogen werden darf.

2. An anderen Straßenstellen, wie an Einmündungen und an Markierungen für den Fußgängerverkehr, haben die Lichtzeichen entsprechende Bedeutung.

3. Lichtzeichenanlagen können auf die Farbfolge Gelb-Rot beschränkt sein.
4. Für jeden von mehreren markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340) kann ein eigenes Lichtzeichen gegeben werden. Für Schienenbahnen können besondere Zeichen, auch in abweichenden Phasen, gegeben werden; das gilt auch für Omnibusse des Linienverkehrs und nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Zeichen zu kennzeichnende Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs, wenn diese einen vom übrigen Verkehr freigehaltenen Verkehrsraum benutzen; dies gilt zudem für Krankenfahrzeuge, Fahrräder, Taxen und Busse im Gelegenheitsverkehr, soweit diese durch Zusatzzeichen dort ebenfalls zugelassen sind.
5. Gelten die Lichtzeichen nur für zu Fuß Gehende oder nur für Rad Fahrende, wird das durch das Sinnbild „Fußgänger“ oder „Radverkehr“ angezeigt. Für zu Fuß Gehende ist die Farbfolge Grün-Rot-Grün; für Rad Fahrende kann sie so sein. Wechselt Grün auf Rot, während zu Fuß Gehende die Fahrbahn überschreiten, haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen.
6. Wer ein Rad fährt, hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend sind auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für den Radverkehr zu beachten. An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Rad Fahrende müssen Rad Fahrende bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin die Lichtzeichen für zu Fuß Gehende beachten, soweit eine Radfahrerfurt an eine Fußgängerfurt grenzt.

(3) Dauerlichtzeichen über einem Fahrstreifen sperren ihn oder geben ihn zum Befahren frei.

Rote gekreuzte Schrägbalken ordnen an:

„Der Fahrstreifen darf nicht benutzt werden“.

Ein grüner, nach unten gerichteter Pfeil bedeutet:

„Der Verkehr auf dem Fahrstreifen ist freigegeben“.

Ein gelb blinkender, schräg nach unten gerichteter Pfeil ordnet an:

„Fahrstreifen in Pfeilrichtung wechseln“.

(4) Wo Lichtzeichen den Verkehr regeln, darf nebeneinander gefahren werden, auch wenn die Verkehrsdichte das nicht rechtfertigt.

(5) Wer ein Fahrzeug führt, darf auf Fahrstreifen mit Dauerlichtzeichen nicht halten.

§ 38 Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht

(1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.

Es ordnet an:

„Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“.

(2) Blaues Blinklicht allein darf nur von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen und nur zur Warnung an Unfall- oder sonstigen Einsatzstellen, bei Einsatzfahrten oder bei der Begleitung von Fahrzeugen oder von geschlossenen Verbänden verwendet werden.

(3) Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

§ 39 Verkehrszeichen

(1) Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

(1a) Innerhalb geschlossener Ortschaften ist abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen.

(2) Regelungen durch Verkehrszeichen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor. Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen. Als Schilder stehen sie regelmäßig rechts. Gelten sie nur für einzelne markierte Fahrstreifen, sind sie in der Regel über diesen angebracht.

(3) Auch Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen. Zusatzzeichen zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Sinnbilder, Zeichnungen oder Aufschriften, soweit nichts anderes bestimmt ist. Sie sind unmittelbar, in der Regel unter dem Verkehrszeichen, auf das sie sich beziehen, angebracht.

(4) Verkehrszeichen können auf einer weißen Trägertafel aufgebracht sein. Abweichend von den abgebildeten Verkehrszeichen können in Wechselverkehrszeichen die weißen Flächen schwarz und die schwarzen Sinnbilder und der schwarze Rand weiß sein, wenn diese Zeichen nur durch Leuchten erzeugt werden.

(5) Auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen sind Verkehrszeichen. Sie sind grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb; dann heben sie die weißen Markierungen auf. Gelbe Markierungen können auch in Form von Markierungsknopfreihen, Markierungsleuchtknopfreihen oder als Leitschwellen oder Leitborde ausgeführt sein. Leuchtknopfreihen gelten nur, wenn sie eingeschaltet sind. Alle Linien können durch gleichmäßig dichte Markierungsknopfreihen ersetzt werden. In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (§ 45 Absatz 1d) können Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln, insbesondere durch Pflasterlinien, ausgeführt sein. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen.

(6) Verkehrszeichen können an einem Fahrzeug angebracht sein. Sie gelten auch während das Fahrzeug sich bewegt. Sie gehen den Anordnungen der ortsfest angebrachten Verkehrszeichen vor.

(7) Werden Sinnbilder auf anderen Verkehrszeichen als den in den Anlagen 1 bis 3 zu §§ 40 bis 42 dargestellten gezeigt, so bedeuten die Sinnbilder:



Kraftwagen und
sonstige mehrspurige
Kraftfahrzeuge



Kraftfahrzeuge mit einer
zulässigen Gesamtmasse
über 3,5 t, einschließlich
ihrer Anhänger, und
Zugmaschinen,
ausgenommen
Personenkraftwagen und
Kraftomnibusse



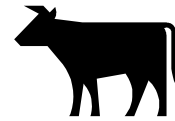
Radverkehr



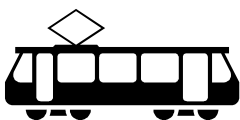
Fußgänger



Reiter



Viehtrieb



Straßenbahn



Kraftomnibus



Personenkraftwagen



Personenkraftwagen
mit Anhänger



Lastkraftwagen mit
Anhänger



Kraftfahrzeuge und Züge,
die nicht schneller als
25 km/h fahren können
oder dürfen



Krafträder, auch mit
Beiwagen, Kleinkrafträder
und Mofas



Mofas



Gespannfuhrwerke

(8) Bei besonderen Gefahrenlagen können als Gefahrzeichen nach Anlage 1 auch die Sinnbilder „Viehtrieb“ und „Reiter“ und Sinnbilder mit folgender Bedeutung angeordnet sein:

Schnee- oder
Eisglätte

Steinschlag



Splitt, Schotter



Bewegliche Brücke



Ufer



Fußgängerüberweg



Amphibienwanderung

Unzureichendes
Lichtraumprofil

Flugbetrieb

(9) Die in den Anlagen 1 bis 4 abgebildeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können auch mit den im Verkehrszeichenkatalog dargestellten Varianten angeordnet sein. Der Verkehrszeichenkatalog wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt veröffentlicht.

§ 40 Gefahrzeichen

(1) Gefahrzeichen mahnen zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation (§ 3 Absatz 1).

(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im Allgemeinen 150 bis 250 m vor den Gefahrstellen. Ist die Entfernung erheblich geringer, kann sie auf einem Zusatzzeichen angegeben sein, wie



(3) Innerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im Allgemeinen kurz vor der Gefahrstelle.

(4) Ein Zusatzzeichen wie



kann die Länge der Gefahrstrecke angeben.

(5) Steht ein Gefahrzeichen vor einer Einmündung, weist auf einem Zusatzzeichen ein schwarzer Pfeil in die Richtung der Gefahrstelle, falls diese in der anderen Straße liegt.

(6) Allgemeine Gefahrzeichen ergeben sich aus der Anlage 1 Abschnitt 1.

(7) Besondere Gefahrzeichen vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang ergeben sich aus der Anlage 1 Abschnitt 2.

§ 41 Vorschriftzeichen

(1) Wer am Verkehr teilnimmt, hat die durch Vorschriftzeichen nach Anlage 2 angeordneten Ge- oder Verbote zu befolgen.

(2) Vorschriftzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben. Andere Zusatzzeichen enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen. Die besonderen Zusatzzeichen zu den Zeichen 283, 286, 277, 290.1 und 290.2 können etwas anderes bestimmen, zum Beispiel den Geltungsbereich erweitern.

§ 42 Richtzeichen

(1) Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können auch Ge- oder Verbote enthalten.

(2) Wer am Verkehr teilnimmt, hat die durch Richtzeichen nach Anlage 3 angeordneten Ge- oder Verbote zu befolgen.

(3) Richtzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben.

§ 43 Verkehrseinrichtungen

(1) Verkehrseinrichtungen sind Schranken, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen, die bis auf Leitpfosten, Leitschwellen und Leitborde rot-weiß gestreift

sind. Leitschwellen und Leitborde haben die Funktion einer vorübergehend gültigen Markierung und sind gelb. Verkehrseinrichtungen sind außerdem Absperrgeländer, Parkuhren, Parkscheinautomaten, Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen. § 39 Absatz 1 gilt entsprechend.

(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor.

(3) Verkehrseinrichtungen nach Absatz 1 Satz 1 ergeben sich aus Anlage 4. Die durch Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 Nummern 1 bis 7) gekennzeichneten Straßenflächen darf der Verkehrsteilnehmer nicht befahren.

(4) Zur Kennzeichnung nach § 17 Absatz 4 Satz 2 und 3 von Fahrzeugen und Anhängern, die innerhalb geschlossener Ortschaften auf der Fahrbahn halten, können amtlich geprüfte Park-Warntafeln verwendet werden.

III. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften

§ 44 Sachliche Zuständigkeit

(1) Zuständig zur Ausführung dieser Verordnung sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Straßenverkehrsbehörden. Nach Maßgabe des Landesrechts kann die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein auf eine andere Stelle übertragen werden.

(2) Die Polizei ist befugt, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen (§ 36) und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen zu regeln. Bei Gefahr im Verzug kann zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs die Polizei an Stelle der an sich zuständigen Behörden tätig werden und vorläufige Maßnahmen treffen; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs.

(3) Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 2 und nach § 30 Absatz 2 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, dagegen die höhere Verwaltungsbehörde, wenn die Veranstaltung über den Bezirk einer Straßenverkehrsbehörde hinausgeht, und die oberste Landesbehörde, wenn die Veranstaltung sich über den Verwaltungsbezirk einer höheren Verwaltungsbehörde hinaus erstreckt. Berührt die Veranstaltung mehrere Länder, ist diejenige oberste Landesbehörde zuständig, in deren Land die Veranstaltung beginnt. Nach Maßgabe des Landesrechts kann die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden und der höheren Verwaltungsbehörden im Einzelfall oder allgemein auf eine andere Stelle übertragen werden.

(3a) Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, dagegen die höhere Verwaltungsbehörde, welche Abweichungen von den Abmessungen, den Achslasten, den zulässigen Gesamtmassen und dem Sichtfeld des Fahrzeugs über eine Ausnahme zulässt, sofern kein Anhörverfahren stattfindet; sie ist dann auch zuständig für Ausnahmen nach § 46 Absatz 1 Nummer 2 und 5 im Rahmen einer solchen Erlaubnis. Das Selbe gilt, wenn eine andere Behörde diese Aufgaben der höheren Verwaltungsbehörde wahrnimmt.

(4) Vereinbarungen über die Benutzung von Straßen durch den Militärverkehr werden von der Bundeswehr oder den Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes mit der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle abgeschlossen.

(5) Soweit keine Vereinbarungen oder keine Sonderregelungen für ausländische Streitkräfte bestehen, erteilen die höheren Verwaltungsbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen die Erlaubnis für übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundeswehr oder durch die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes; sie erteilen auch die Erlaubnis für die übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundespolizei, die Polizei und den Katastrophenschutz.

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
4. zum Schutz der Gewässer und Heilquellen,
5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie
6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
2. in Luftkurorten,
3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,

4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,
 - 4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
 - 4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
 5. in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie
 6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften,
- wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
- 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,
3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit

der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

(1d) In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden.

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des vom Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.

(1f) Zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote mittels der Zeichen 270.1 und 270.2 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Alle Gebote und Verbote sind durch Zeichen und Verkehrseinrichtungen nach dieser Verordnung anzuordnen.

(3) Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden wo, und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßennamensschildern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden

legen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung fest; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

(4) Die genannten Behörden dürfen den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken; in dem Fall des Absatzes 1 Satz 2 Nummer 5 jedoch auch durch Anordnungen, die durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekannt gegeben werden, sofern die Aufstellung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen nicht möglich ist.

(5) Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulastträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen.

(6) Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer – die Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans – von der zuständigen Behörde Anordnungen nach Absatz 1 bis 3 darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen kennzeichnen zu haben. Sie haben diese Anordnungen zu befolgen und Lichtzeichenanlagen zu bedienen.

(7) Sind Straßen als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichnet, bedürfen Baumaßnahmen, durch welche die Fahrbahn eingeengt wird, der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde; ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaßnahmen. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sich die Behörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrags zu der Maßnahme geäußert hat.

(7a) Die Besatzung von Fahrzeugen, die im Pannenhilfsdienst, bei Bergungsarbeiten und bei der Vorbereitung von Abschleppmaßnahmen eingesetzt wird, darf bei Gefahr im Verzug zur Eigensicherung, zur Absicherung des havarierten Fahrzeugs und zur Sicherung des übrigen Verkehrs an der Pannestelle Leitkegel (Zeichen 610) aufstellen.

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten

Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340) oder von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) oder von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können. Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen

1. von den Vorschriften über die Straßenbenutzung (§ 2);
2. vom Verbot eine Autobahn oder eine Kraftfahrstraße zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§ 18 Absatz 1 und 9);
3. von den Halt- und Parkverboten (§ 12 Absatz 4);
4. vom Verbot des Parkens vor oder gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten (§ 12 Absatz 3 Nummer 3);
 - 4a. von der Vorschrift an Parkuhren nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten (§ 13 Absatz 1);
 - 4b. von der Vorschrift im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290.1 und 290.2) nur während der dort vorgeschriebenen Zeit zu parken (§ 13 Absatz 2);
 - 4c. von den Vorschriften über das Abschleppen von Fahrzeugen (§ 15a);

5. von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung (§ 18 Absatz 1 Satz 2, § 22 Absatz 2 bis 4);
- 5a. von dem Verbot der unzulässigen Mitnahme von Personen (§ 21);
- 5b. von den Vorschriften über das Anlegen von Sicherheitsgurten und das Tragen von Schutzhelmen (§ 21a);
6. vom Verbot, Tiere von Kraftfahrzeugen und andere Tiere als Hunde von Fahrrädern aus zu führen (§ 28 Absatz 1 Satz 3 und 4);
7. vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot (§ 30 Absatz 3);
8. vom Verbot, Hindernisse auf die Straße zu bringen (§ 32 Absatz 1);
9. von den Verboten Lautsprecher zu betreiben, Waren oder Leistungen auf der Straße anzubieten (§ 33 Absatz 1 Nummer 1 und 2);
10. vom Verbot der Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen (§ 33 Absatz 2 Satz 2) nur für die Flächen von Leuchtsäulen, an denen Haltestellenschilder öffentlicher Verkehrsmittel angebracht sind;
11. von den Verboten oder Beschränkungen, die durch Vorschriftzeichen (Anlage 2), Richtzeichen (Anlage 3), Verkehrseinrichtungen (Anlage 4) oder Anordnungen (§ 45 Absatz 4) erlassen sind;
12. von dem Nacht- und Sonntagsparkverbot (§ 12 Absatz 3a).

Vom Verbot, Personen auf der Ladefläche oder in Laderäumen mitzunehmen (§ 21 Absatz 2), können für die Dienstbereiche der Bundeswehr, der auf Grund des Nordatlantik-Vertrages errichteten internationalen Hauptquartiere, der Bundespolizei und der Polizei deren Dienststellen, für den Katastrophenschutz die zuständigen Landesbehörden, Ausnahmen genehmigen. Dasselbe gilt für die Vorschrift, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sein oder Schutzhelme getragen werden müssen (§ 21a).

(2) Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen können von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen. Vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot (§ 30 Absatz 3) können sie darüber hinaus für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken Ausnahmen zulassen, soweit diese im Rahmen unterschiedlicher Feiertagsregelung in den Ländern (§ 30 Absatz 4) notwendig werden. Erstrecken sich die Auswirkungen der Ausnahme über ein Land hinaus und ist eine einheitliche Entscheidung notwendig, ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zuständig; das gilt nicht für Ausnahmen vom Verbot der Rennveranstaltungen (§ 29 Absatz 1).

(3) Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis können unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden und mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden. Erforderlichenfalls kann die zuständige Behörde die Beibringung eines Sachverständigengutachtens auf Kosten des Antragstellers verlangen. Die Bescheide sind mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Bei Erlaubnissen nach § 29 Absatz 3 und Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 genügt das Mitführen fernkopierter Bescheide oder von Ausdrucken elektronisch erteilter und signierter Bescheide sowie deren digitalisierte Form auf einem Speichermedium, wenn diese derart mitgeführt wird, dass sie bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.

(4) Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse der zuständigen Behörde sind für den Geltungsbereich dieser Verordnung wirksam, sofern sie nicht einen anderen Geltungsbereich nennen.

§ 47 Örtliche Zuständigkeit

(1) Die Erlaubnisse nach § 29 Absatz 2 und nach § 30 Absatz 2 erteilt für eine Veranstaltung, die im Ausland beginnt, die nach § 44 Absatz 3 sachlich zuständige Behörde, in deren Gebiet die Grenzübergangsstelle liegt. Diese Behörde ist auch zuständig, wenn sonst erlaubnis- und genehmigungspflichtiger Verkehr im Ausland beginnt. Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat.

(2) Zuständig sind für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen:

1. nach § 46 Absatz 1 Nummer 2 für eine Ausnahme von § 18 Absatz 1 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk auf die Autobahn oder Kraftfahrstraße eingefahren werden soll. Wird jedoch eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 oder eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 erteilt, ist die Verwaltungsbehörde zuständig, die diese Verfügung erlässt;
2. nach § 46 Absatz 1 Nummer 4a für kleinwüchsige Menschen sowie nach § 46 Absatz 1 Nummer 4a und 4b für Ohnhänder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;

3. nach § 46 Absatz 1 Nummer 4c die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
 4. nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der genehmigende Verkehr beginnt oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
 5. nach § 46 Absatz 1 Nummer 5b die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort hat, auch für die Bereiche, die außerhalb ihres Bezirks liegen;
 6. nach § 46 Absatz 1 Nummer 7 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Diese sind auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig, ferner dann, wenn in ihrem Land von der Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht wird oder wenn dort kein Fahrverbot besteht;
 7. nach § 46 Absatz 1 Nummer 11 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Verbote, Beschränkungen und Anordnungen erlassen sind, für schwerbehinderte Menschen jedoch jede Straßenverkehrsbehörde auch für solche Maßnahmen, die außerhalb ihres Bezirks angeordnet sind;
 8. in allen übrigen Fällen die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk von der Ausnahmegenehmigung Gebrauch gemacht werden soll.
- (3) Die Erlaubnisse für die übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundeswehr, die in § 35 Absatz 5 genannten Truppen, die Bundespolizei, die Polizei und den Katastrophenschutz erteilen die höhere Verwaltungsbehörde oder die nach Landesrecht bestimmte Stelle, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt.

§ 48 Verkehrsunterricht

Wer Verkehrsvorschriften nicht beachtet, ist auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde oder der von ihr beauftragten Beamten verpflichtet, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen.

§ 49 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift über

1. das allgemeine Verhalten im Straßenverkehr nach § 1 Absatz 2,
2. die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge nach § 2 Absatz 1 bis 3a, Absatz 4 Satz 1, 5 oder 6 oder Absatz 5,
3. die Geschwindigkeit nach § 3,
4. den Abstand nach § 4,
5. das Überholen nach § 5 Absatz 1 oder 2, Absatz 3 Nummer 1, Absatz 3a bis 4a, Absatz 5 Satz 2, Absatz 6 oder 7,
6. das Vorbeifahren nach § 6,
7. das Benutzen linker Fahrstreifen nach § 7 Absatz 3a Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, Absatz 3b, Absatz 3c Satz 3 oder den Fahrstreifenwechsel nach § 7 Absatz 5,
- 7a. das Verhalten auf Ausfädelungstreifen nach § 7a Absatz 3,
8. die Vorfahrt nach § 8,
9. das Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren nach § 9 Absatz 1, Absatz 2 Satz 2 oder 3, Absatz 3 bis 5,
10. das Einfahren oder Anfahren nach § 10 Satz 1 oder Satz 2,
11. das Verhalten bei besonderen Verkehrslagen nach § 11 Absatz 1 oder 2,
12. das Halten oder Parken nach § 12 Absatz 1, 3, 3a Satz 1, Absatz 3b Satz 1, Absatz 4 Satz 1, 2 zweiter Halbsatz, Satz 3 oder 5 oder Absatz 4a bis 6,
13. Parkuhren, Parkscheine oder Parkscheiben nach § 13 Absatz 1 oder 2,
14. die Sorgfaltspflichten beim Ein- oder Aussteigen nach § 14,
15. das Liegenbleiben von Fahrzeugen nach § 15,
- 15a. das Abschleppen nach § 15a,
16. die Abgabe von Warnzeichen nach § 16,
17. die Beleuchtung und das Stehenlassen unbeleuchteter Fahrzeuge nach § 17 Absatz 1 bis 4, Absatz 4a Satz 1, Absatz 5 oder 6,
18. die Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen nach § 18 Absatz 1 bis 3, Absatz 5 Satz 2 oder Absatz 6 bis 11,
19. das Verhalten
 - a) an Bahnübergängen nach § 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 oder 3, Satz 2, Satz 3 oder Absatz 2 Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 oder Absatz 3 bis 6 oder

- b) an und vor Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln und Schulbussen nach § 20,
- 20. die Personenbeförderung nach § 21 Absatz 1 Satz 4, Absatz 1a Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2 Nummer 2, Absatz 2 Satz 1, 4 oder 6 oder Absatz 3 Satz 1 oder 2,
- 20a. das Anlegen von Sicherheitsgurten nach § 21a Absatz 1 Satz 1 oder das Tragen von Schutzhelmen nach § 21a Absatz 2 Satz 1,
- 21. die Ladung nach § 22,
- 22. sonstige Pflichten des Fahrzeugführers nach § 23 Absatz 1, Absatz 1a Satz 1, Absatz 1b, Absatz 2 erster Halbsatz oder Absatz 3,
- 23. das Fahren mit Krankenfahrstühlen oder anderen als in § 24 Absatz 1 genannten Rollstühlen nach § 24 Absatz 2,
- 24. das Verhalten
 - a) als zu Fuß Gehender nach § 25 Absatz 1 bis 4,
 - b) an Fußgängerüberwegen nach § 26 oder
 - c) auf Brücken nach § 27 Absatz 6,
- 25. den Umweltschutz nach § 30 Absatz 1 oder 2 oder das Sonn- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Absatz 3 Satz 1 oder 2 Nummer 4 Satz 2,
- 26. das Sporttreiben oder Spielen nach § 31 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 3,
- 27. das Bereiten, Beseitigen oder Kenntlichmachen von verkehrswidrigen Zuständen oder die wirksame Verkleidung gefährlicher Geräte nach § 32,
- 28. Verkehrsbeeinträchtigungen nach § 33 Absatz 1 oder 2 oder
- 29. das Verhalten nach einem Verkehrsunfall nach § 34 Absatz 1 Nummer 1, Nummer 2, Nummer 5 oder Nummer 6 Buchstabe b – sofern in diesem letzten Fall zwar eine nach den Umständen angemessene Frist gewartet, aber nicht Name und Anschrift am Unfallort hinterlassen wird – oder nach § 34 Absatz 3, verstößt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- 1. als Führer eines geschlossenen Verbandes entgegen § 27 Absatz 5 nicht dafür sorgt, dass die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden,
 - 1a. entgegen § 27 Absatz 2 einen geschlossenen Verband unterbricht,
- 2. als Führer einer Kinder- oder Jugendgruppe entgegen § 27 Absatz 1 Satz 4 diese nicht den Gehweg benutzen lässt,

3. als Tierhalter oder sonst für die Tiere Verantwortlicher einer Vorschrift nach § 28 Absatz 1 oder Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt,
4. als Reiter, Führer von Pferden, Treiber oder Führer von Vieh entgegen § 28 Absatz 2 einer für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregel oder Anordnung zuwiderhandelt,
5. als Kraftfahrzeugführer entgegen § 29 Absatz 1 an einem Rennen teilnimmt,
6. entgegen § 29 Absatz 2 Satz 1 eine Veranstaltung durchführt oder als Veranstalter entgegen § 29 Absatz 2 Satz 3 nicht dafür sorgt, dass die in Betracht kommenden Verkehrsvorschriften oder Auflagen befolgt werden oder
7. entgegen § 29 Absatz 3 ein dort genanntes Fahrzeug oder einen Zug führt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ferner, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 36 Absatz 1 bis 4 ein Zeichen oder eine Weisung oder entgegen Absatz 5 Satz 4 ein Haltgebot oder eine Anweisung eines Polizeibeamten nicht befolgt,
2. einer Vorschrift des § 37 über das Verhalten an Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen oder beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil zuwiderhandelt,
3. entgegen § 38 Absatz 1, 2 oder 3 Satz 3 blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn oder allein oder gelbes Blinklicht verwendet oder entgegen § 38 Absatz 1 Satz 2 nicht sofort freie Bahn schafft,
4. entgegen § 41 Absatz 1 ein durch Vorschriftzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot der Anlage 2 Spalte 3 nicht befolgt,
5. entgegen § 42 Absatz 2 ein durch Richtzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot der Anlage 3 Spalte 3 nicht befolgt,
6. entgegen § 43 Absatz 3 Satz 2 eine abgesperrte Straßenfläche befährt oder
7. einer den Verkehr verbietenden oder beschränkenden Anordnung, die nach § 45 Absatz 4 zweiter Halbsatz bekannt gegeben worden ist, zuwiderhandelt.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt schließlich, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. dem Verbot des § 35 Absatz 6 Satz 1, 2 oder 3 über die Reinigung von Gehwegen zuwiderhandelt,
 - 1a. entgegen § 35 Absatz 6 Satz 4 keine auffällige Warnkleidung trägt,
2. entgegen § 35 Absatz 8 Sonderrechte ausübt, ohne die öffentliche Sicherheit und Ordnung gebührend zu berücksichtigen,

3. entgegen § 45 Absatz 6 mit Arbeiten beginnt, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Lichtzeichenanlagen nicht bedient,
4. entgegen § 46 Absatz 3 Satz 1 eine vollziehbare Auflage der Ausnahmegenehmigung oder Erlaubnis nicht befolgt,
5. entgegen § 46 Absatz 3 Satz 3, auch in Verbindung mit Satz 4, die Bescheide, Ausdrucke oder deren digitalisierte Form nicht mitführt oder auf Verlangen nicht aushändigt oder sichtbar macht,
6. entgegen § 48 einer Vorladung zum Verkehrsunterricht nicht folgt oder
7. entgegen § 50 auf der Insel Helgoland ein Kraftfahrzeug führt oder mit einem Fahrrad fährt.

§ 50 Sonderregelung für die Insel Helgoland

Auf der Insel Helgoland sind der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und das Radfahren verboten.

§ 51 Besondere Kostenregelung

Die Kosten der Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 trägt abweichend von § 5b Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes derjenige, der die Aufstellung dieses Zeichens beantragt.

§ 52 (weggefallen)

§ 53 Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. April 2013 in Kraft.

(2) Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, ber. BGBl. I 1971, S. 38), die zuletzt durch Verordnung vom 1. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist, tritt mit folgenden Maßgaben an dem in Absatz 1 bezeichneten Tag außer Kraft:

a) Verkehrszeichen in der Gestaltung nach der bis zum 1. Juli 1992 geltenden Fassung behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

b) Für Kraftomnibusse, die vor dem 8. Dezember 2007 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ist § 18 Absatz 5 Nummer 3 in der vor dem 8. Dezember 2007 geltenden Fassung weiter anzuwenden.

- c) Zusatzzeichen zu Zeichen 220, durch die nach den bis zum 1. April 2013 geltenden Vorschriften der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden konnte, soweit in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger beschränkt ist, bleiben bis zum 1. April 2017 gültig.
- d) Die bis zum 1. April 2013 angeordneten Zeichen 150, 153, 353, 380, 381, 388, 389 bleiben bis zum 31. Oktober 2022 gültig.
- e) Bereits angeordnete Zeichen 311, die im oberen Teil weiß sind, wenn die Ortschaft, auf die hingewiesen wird, zu derselben Gemeinde wie die zuvor durchfahrene Ortschaft gehört, bleiben weiterhin gültig.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den






Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer







Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Peter Altmaier







Anlage 1

(zu § 40 Absatz 6 und 7)

Allgemeine und Besondere Gefahrzeichen

1	2	3
Ifd. Nr.	Zeichen	Erläuterungen
Abschnitt 1 Allgemeine Gefahrzeichen (zu § 40 Absatz 6)		
1	Zeichen 101  Gefahrstelle	Ein Zusatzzeichen kann die Gefahr näher bezeichnen.
2	Zeichen 102  Kreuzung oder Einmündung	Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts.
3	Zeichen 103  Kurve	
4	Zeichen 105  Doppelkurve	
5	Zeichen 108  Gefälle	


6	<p data-bbox="459 208 608 235">Zeichen 110</p>  <p data-bbox="480 427 587 454">Steigung</p>	
7	<p data-bbox="459 486 608 512">Zeichen 112</p>  <p data-bbox="416 710 651 736">Unebene Fahrbahn</p>	
8	<p data-bbox="459 763 608 790">Zeichen 114</p>  <p data-bbox="352 987 715 1014">Schleuder- oder Rutschgefahr</p>	<p data-bbox="762 763 1353 835">Schleuder- oder Rutschgefahr bei Nässe oder Schmutz.</p>
9	<p data-bbox="459 1052 608 1079">Zeichen 117</p>  <p data-bbox="464 1276 603 1303">Seitenwind</p>	
10	<p data-bbox="459 1337 608 1364">Zeichen 120</p>  <p data-bbox="416 1561 651 1588">Verengte Fahrbahn</p>	
11	<p data-bbox="459 1626 608 1653">Zeichen 121</p>  <p data-bbox="363 1850 703 1877">Einseitig verengte Fahrbahn</p>	




12	<p>Zeichen 123</p>  <p>Arbeitsstelle</p>	
13	<p>Zeichen 124</p>  <p>Stau</p>	
14	<p>Zeichen 125</p>  <p>Gegenverkehr</p>	
15	<p>Zeichen 131</p>  <p>Lichtzeichenanlage</p>	
16	<p>Zeichen 133</p>  <p>Fußgänger</p>	
17	<p>Zeichen 136</p>  <p>Kinder</p>	






18	<p>Zeichen 138</p>  <p>Radverkehr</p>	
19	<p>Zeichen 142</p>  <p>Wildwechsel</p>	
<p>Abschnitt 2 Besondere Gefahrzeichen vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang (zu § 40 Absatz 7)</p>		
20	<p>Zeichen 151</p>  <p>Bahnübergang</p>	
21	<p>Zeichen 156</p>  <p>Bahnübergang mit dreistreifiger Bake</p>	<p>Bahnübergang mit dreistreifiger Bake etwa 240 m vor dem Bahnübergang. Die Angabe erheblich abweichender Abstände kann an der dreistreifigen, zweistreifigen und einstreifigen Bake oberhalb der Schrägstreifen in schwarzen Ziffern erfolgen.</p>
22	<p>Zeichen 159</p>  <p>Zweistreifige Bake</p>	<p>Zweistreifige Bake etwa 160 m vor dem Bahnübergang.</p>
23	<p>Zeichen 162</p>  <p>Einstreifige Bake</p>	<p>Einstreifige Bake etwa 80 m vor dem Bahnübergang.</p>




Anlage 2
(zu § 41 Absatz 1)




Vorschriftzeichen





1	2	3
Ifd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
Abschnitt 1 Wartegebote und Haltgebote		
1	<p>Zeichen 201</p>  <p>Andreaskreuz</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss dem Schienenverkehr Vorrang gewähren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor diesem Zeichen nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird. 3. Wer ein Fahrzeug führt, darf vor und hinter diesem Zeichen <ol style="list-style-type: none"> a) innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 310 und 311) bis zu je 5,00 m, b) außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu je 50 m nicht parken. 4. Ein Zusatzzeichen mit schwarzem Pfeil zeigt an, dass das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung dieses Pfeils gilt. <p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen (auch liegend) befindet sich vor dem Bahnübergang, in der Regel unmittelbar davor. Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, dass die Bahnstrecke eine Spannung führende Fahrleitung hat.</p>

<p>2</p>	<p>Zeichen 205</p>  <p>Vorfahrt gewähren.</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>1. Wer ein Fahrzeug führt, muss Vorfahrt gewähren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor diesem Zeichen nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung. Es kann durch dasselbe Zeichen mit Zusatzzeichen, das die Entfernung angibt, angekündigt sein.</p>
<p>2.1</p>		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist das Zusatzzeichen zusammen mit dem Zeichen 205 angeordnet, bedeutet es:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss Vorfahrt gewähren und dabei auf Radverkehr von links und rechts achten.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen steht über dem Zeichen 205.</p>
<p>2.2</p>		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist das Zusatzzeichen zusammen mit dem Zeichen 205 angeordnet, bedeutet es:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss der Straßenbahn Vorfahrt gewähren.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen steht über dem Zeichen 205.</p>




3	<p>Zeichen 206</p>  <p>Halt. Vorfahrt gewähren.</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss anhalten und Vorfahrt gewähren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 10 m vor diesem Zeichen nicht halten, wenn es dadurch verdeckt wird. 3. Ist keine Haltlinie (Zeichen 294) vorhanden, ist dort anzuhalten, wo die andere Straße zu übersehen ist.
3.1		<p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen kündigt zusammen mit dem Zeichen 205 das Haltgebot in der angegebenen Entfernung an.</p>
3.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist das Zusatzzeichen zusammen mit dem Zeichen 206 angeordnet, bedeutet es:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss anhalten und Vorfahrt gewähren und dabei auf Radverkehr von links und rechts achten.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen steht über dem Zeichen 206.</p>
Zu 2 und 3		<p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen gibt zusammen mit den Zeichen 205 oder 206 den Verlauf der Vorfahrtstraße (abknickende Vorfahrt) bekannt.</p>
4	<p>Zeichen 208</p>  <p>Vorrang des Gegenverkehrs</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, hat dem Gegenverkehr Vorrang zu gewähren.</p>



Abschnitt 2 Vorgeschriebene Fahrrichtungen		
zu 5 bis 7		Ge- oder Verbot Wer ein Fahrzeug führt, muss der vorgeschriebenen Fahrtrichtung folgen. Erläuterung Andere als die dargestellten Fahrrichtungen werden entsprechend vorgeschrieben. Auf Anlage 2 laufende Nummer 70 wird hingewiesen.
5	Zeichen 209  Rechts	
6	Zeichen 211  Hier rechts	
7	Zeichen 214  Geradeaus oder rechts	





8	<p>Zeichen 215</p>  <p>Kreisverkehr</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss der vorgeschriebenen Fahrtrichtung im Kreisverkehr rechts folgen. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf die Mittelinsel des Kreisverkehrs nicht überfahren. Ausgenommen von diesem Verbot sind nur Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel und Fahrbahnbegrenzung überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist. 3. Es darf innerhalb des Kreisverkehrs auf der Fahrbahn nicht gehalten werden.
9	<p>Zeichen 220</p>  <p>Einbahnstraße</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf die Einbahnstraße nur in Richtung des Pfeils befahren.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen schreibt für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn die Fahrtrichtung vor.</p>
9.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist Zeichen 220 mit diesem Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss beim Einbiegen und im Verlauf einer Einbahnstraße auf Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung achten.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen zeigt an, dass Radverkehr in der Gegenrichtung zugelassen ist. Beim Vorbeifahren an einer für den gegenläufigen Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße bleibt gegenüber dem ausfahrenden Radfahrer der Grundsatz, dass Vorfahrt hat, wer von rechts kommt (§ 8 Absatz 1 Satz 1) unberührt. Dies gilt</p>


		auch für den ausfahrenden Radverkehr. Mündet eine Einbahnstraße für den gegenläufig zugelassenen Radverkehr in eine Vorfahrtstraße, steht für den aus der Einbahnstraße ausfahrenden Radverkehr das Zeichen 205.
Abschnitt 3 Vorgeschriebene Vorbeifahrt		
10	<p>Zeichen 222</p>  <p>Rechts vorbei</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss der vorgeschriebenen Vorbeifahrt folgen.</p> <p>Erläuterung</p> <p>„Links vorbei“ wird entsprechend vorgeschrieben.</p>
Abschnitt 4 Seitenstreifen als Fahrstreifen, Haltestellen und Taxenstände		
Zu 11 bis 13		<p>Erläuterung</p> <p>Wird das Zeichen 223.1, 223.2 oder 223.3 für eine Fahrbahn mit mehr als zwei Fahrstreifen angeordnet, zeigen die Zeichen die entsprechende Anzahl der Pfeile.</p>
11	<p>Zeichen 223.1</p>  <p>Seitenstreifen befahren</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Zeichen gibt den Seitenstreifen als Fahrstreifen frei; dieser ist wie ein rechter Fahrstreifen zu befahren.</p>
11.1		<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen 223.1 mit dem Zusatzzeichen kündigt die Aufhebung der Anordnung an.</p>
12	<p>Zeichen 223.2</p>  <p>Seitenstreifen nicht mehr befahren</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Zeichen hebt die Freigabe des Seitenstreifens als Fahrstreifen auf.</p>





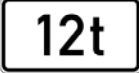
13	<p>Zeichen 223.3</p>  <p>Seitenstreifen räumen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Zeichen ordnet die Räumung des Seitenstreifens an.</p>
14	<p>Zeichen 224</p>  <p>Haltestelle</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf bis zu 15 m vor und hinter dem Zeichen nicht parken.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen kennzeichnet eine Haltestelle des Linienverkehrs und für Schulbusse. Das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Schulbus“ (Angabe der tageszeitlichen Benutzung) auf einer gemeinsamen weißen Trägerfläche kennzeichnet eine Haltestelle nur für Schulbusse.</p>
15	<p>Zeichen 229</p>  <p>Taxenstand</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf an Taxenständen nicht halten, ausgenommen sind für die Fahrgastbeförderung bereitgehaltene Taxen.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Die Länge des Taxenstandes wird durch die Angabe der Zahl der vorgesehenen Taxen oder das am Anfang der Strecke aufgestellte Zeichen mit einem zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil und durch ein am Ende aufgestelltes Zeichen mit einem solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil oder durch eine</p> <p>Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (Zeichen 299) gekennzeichnet.</p>





Abschnitt 5 Sonderwege		
16	Zeichen 237  Radweg	Ge- oder Verbot <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Radverkehr Rücksicht nehmen und der andere Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. 4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt.
17	Zeichen 238  Reitweg	Ge- oder Verbot <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer reitet, darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Reitweg benutzen. Dies gilt auch für das Führen von Pferden (Reitwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Reitwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Reitverkehr Rücksicht nehmen und der Fahrzeugverkehr muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit an den Reitverkehr anpassen.
18	Zeichen 239  Gehweg	Ge- oder Verbot <ol style="list-style-type: none"> 1. Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht nutzen. 2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Erläuterung: <p>Das Zeichen kennzeichnet einen Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1), wo eine Klarstellung notwendig ist.</p>




19	<p style="text-align: center;">Zeichen 240</p>  <p style="text-align: center;">Gemeinsamer Geh- und Radweg</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den gemeinsamen Geh- und Radweg benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgänger- und Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss der Fahrverkehr die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. 4. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt. <p>Erläuterung:</p> <p>Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).</p>
20	<p style="text-align: center;">Zeichen 241</p>  <p style="text-align: center;">Getrennter Rad- und Gehweg</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der Radverkehr darf nicht die Fahrbahn, sondern muss den Radweg des getrennten Rad- und Gehwegs benutzen (Radwegbenutzungspflicht). 2. Anderer Verkehr darf ihn nicht benutzen. 3. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines getrennten Geh- und Radwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, darf diese nur den für den Radverkehr bestimmten Teil des getrennten Geh- und Radwegs befahren. 4. Die andere Verkehrsart muss auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Erforderlichenfalls muss anderer Fahrzeugverkehr die Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen. 5. § 2 Absatz 4 Satz 6 bleibt unberührt. <p>Erläuterung:</p> <p>Das Zeichen kennzeichnet auch den Gehweg (§ 25 Absatz 1 Satz 1).</p>







<p>21</p>	<p>Zeichen 242.1</p>  <p>Beginn einer Fußgängerzone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anderer als Fußgängerverkehr darf die Fußgängerzone nicht benutzen. 2. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, dann gilt für den Fahrverkehr Nummer 2 zu Zeichen 239 entsprechend.
<p>22</p>	<p>Zeichen 242.2</p>  <p>Ende einer Fußgängerzone</p>	
<p>23</p>	<p>Zeichen 244.1</p>  <p>Beginn einer Fahrradstraße</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anderer als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. 2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. 3. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. 4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.
<p>24</p>	<p>Zeichen 244.2</p>  <p>Ende einer Fahrradstraße</p>	



25	<p style="text-align: center;">Zeichen 245</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">Bussonderfahrstreifen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anderer Fahrverkehr als Omnibusse des Linienverkehrs sowie nach dem Personenbeförderungsrecht mit dem Schulbus-Schild zu kennzeichnende Fahrzeuge des Schüler- und Behindertenverkehrs dürfen Bussonderfahrstreifen nicht benutzen. 2. Mit Krankenfahrzeugen, Taxen, Fahrrädern und Bussen im Gelegenheitsverkehr darf der Sonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist. 3. Taxen dürfen an Bushaltestellen (Zeichen 224) zum sofortigen Ein- und Aussteigen von Fahrgästen halten.
Abschnitt 6 Verkehrsverbote		
26		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Die nachfolgenden Zeichen 250 bis 261 (Verkehrsverbote) untersagen die Verkehrsteilnahme ganz oder teilweise mit dem angegebenen Inhalt.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Für die Zeichen 250 bis 259 gilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durch Verkehrszeichen gleicher Art mit Sinnbildern nach § 39 Absatz 7 können andere Verkehrsarten verboten werden. 2. Zwei der nachstehenden Verbote können auf einem Schild vereinigt sein.
27	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">7,5t</div>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ist auf einem Zusatzzeichen eine Masse, wie „7,5 t“, angegeben, gilt das Verbot nur, soweit die zulässige Gesamtmasse dieser Verkehrsmittel die angegebene Grenze überschreitet.</p>





28	<p>Zeichen 250</p>  <p>Verbot für Fahrzeuge aller Art</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>1. Verbot für Fahrzeuge aller Art. Das Zeichen gilt nicht für Handfahrzeuge, abweichend von § 28 Absatz 2 auch nicht für Reiter, Führer von Pferden sowie Treiber und Führer von Vieh.</p> <p>2. Krafträder und Fahrräder dürfen geschoben werden.</p>
29	<p>Zeichen 251</p>  <p>Verbot für Kraftwagen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge.</p>
30	<p>Zeichen 253</p>  <p>Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.</p>
30.1	 	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wird Zeichen 253 mit diesen Zusatzzeichen angeordnet, bedeutet dies:</p> <p>1. Das Verbot ist auf den Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen, einschließlich ihrer Anhänger, mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 12 t beschränkt.</p> <p>2. Durchgangsverkehr liegt nicht vor, soweit die jeweilige Fahrt</p> <p>a) dazu dient, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße oder an einer Straße, die durch die vom Verkehrsverbot betroffene Straße erschlossen wird, zu erreichen oder zu verlassen,</p> <p>b) dem Güterverkehr im Sinne des § 1 Absatz 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes in einem Gebiet innerhalb eines Umkreises von 75 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeorts des jeweiligen Fahrzeugs (Ortsmittelpunkt),</p>





		<p>dient; dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb des Gebietes liegt, zu dem Gebiet, oder</p> <p>c) mit im Bundesfernstraßenmautgesetz bezeichneten Fahrzeugen, die nicht der Mautpflicht unterliegen, durchgeführt wird.</p> <p>3. Ausgenommen von dem Verkehrsverbot ist eine Fahrt, die auf ausgewiesenen Umleitungsstrecken (Zeichen 421, 442, 454 bis 457.2 oder Zeichen 460 und 466) durchgeführt wird, um besonderen Verkehrslagen Rechnung zu tragen.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Diese Kombination ist nur mit Zeichen 253 zulässig.</p>
31	<p>Zeichen 254</p>  <p>Verbot für Radverkehr</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für den Radverkehr.</p>
32	<p>Zeichen 255</p>  <p>Verbot für Krafträder</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas.</p>
33	<p>Zeichen 259</p>  <p>Verbot für Fußgänger</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für den Fußgängerverkehr.</p>
34	<p>Zeichen 260</p>  <p>Verbot für Kraftfahrzeuge</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge.</p>





<p>35</p>	<p>Zeichen 261</p>  <p>Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern.</p>
<p>zu 36 bis 40</p>		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Die nachfolgenden Zeichen 262 bis 266 verbieten die Verkehrsteilnahme für Fahrzeuge, deren Maße oder Massen, einschließlich Ladung, eine auf dem jeweiligen Zeichen angegebene tatsächliche Grenze überschreiten.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Die angegebenen Grenzen stellen nur Beispiele dar.</p>
<p>36</p>	<p>Zeichen 262</p>  <p>Tatsächliche Masse</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Die Beschränkung durch Zeichen 262 gilt bei Fahrzeugkombinationen für das einzelne Fahrzeug, bei Sattelkraftfahrzeugen gesondert für die Sattelzugmaschine einschließlich Sattellast und für die tatsächlich vorhandenen Achslasten des Sattelanhängers.</p>
<p>37</p>	<p>Zeichen 263</p>  <p>Tatsächliche Achslast</p>	





38	<p>Zeichen 264</p>  <p>Tatsächliche Breite</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Die tatsächliche Breite gibt das Maß einschließlich der Fahrzeugaußenspiegel an.</p>
39	<p>Zeichen 265</p>  <p>Tatsächliche Höhe</p>	
40	<p>Zeichen 266</p>  <p>Tatsächliche Länge</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Verbot gilt bei Fahrzeugkombinationen für die Gesamtlänge.</p>
41	<p>Zeichen 267</p>  <p>Verbot der Einfahrt</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht in die Fahrbahn einfahren, für die das Zeichen angeordnet ist.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht auf der rechten Seite der Fahrbahn, für die es gilt, oder auf beiden Seiten dieser Fahrbahn.</p>
41.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Durch das Zusatzzeichen zu dem Zeichen 267 ist die Einfahrt für den Radverkehr zugelassen.</p>
42	<p>Zeichen 268</p>  <p>Schneeketten vorgeschrieben</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf die Straße nur mit Schneeketten befahren.</p>




<p>43</p>	<p>Zeichen 269</p>  <p>Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf die Straße mit mehr als 20 l wassergefährdender Ladung nicht benutzen.</p>
<p>44</p>	<p>Zeichen 270.1</p>  <p>Beginn einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none">1. Die Teilnahme am Verkehr mit einem Kraftfahrzeug innerhalb einer so gekennzeichneten Zone ist verboten.2. § 1 Absatz 2 sowie § 2 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 5. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2793) geändert worden ist, bleiben unberührt. Die Ausnahmen können im Einzelfall oder allgemein durch Zusatzzeichen oder Allgemeinverfügung zugelassen sein.3. Von dem Verbot der Verkehrsteilnahme sind zudem Kraftfahrzeuge zur Beförderung schwerbehinderter Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen ausgenommen. <p>Erläuterung</p> <p>Die Umweltzone ist zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzt und auf Grund des § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angeordnet. Die Kennzeichnung der Umweltzone erfolgt auf Grund von § 45 Absatz 1f.</p>





45	<p>Zeichen 270.2</p>  <p>Ende einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone</p>	
46	 <p>Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus, die mit einer auf dem Zusatzzeichen in der jeweiligen Farbe angezeigten Plakette nach § 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung ausgestattet sind.</p>
47	<p>Zeichen 272</p>  <p>Verbot des Wendens</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf hier nicht wenden.</p>
48	<p>Zeichen 273</p>  <p>Verbot des Unterschreitens des angegebenen Mindestabstandes</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Kraftfahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t oder eine Zugmaschine führt, darf den angegebenen Mindestabstand zu einem vorausfahrenden Kraftfahrzeug gleicher Art nicht unterschreiten. Personenkraftwagen und Kraftomnibusse sind ausgenommen.</p>






Abschnitt 7 Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote		
49	Zeichen 274  Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Ge- oder Verbot 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht schneller als mit der jeweils angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren. 2. Sind durch das Zeichen innerhalb geschlossener Ortschaften bestimmte Geschwindigkeiten über 50 km/h zugelassen, gilt das für Fahrzeuge aller Art. 3. Außerhalb geschlossener Ortschaften bleiben die für bestimmte Fahrzeugarten geltenden Höchstgeschwindigkeiten (§ 3 Absatz 3 Nummer 2a und b und § 18 Absatz 5) unberührt, wenn durch das Zeichen eine höhere Geschwindigkeit zugelassen ist.
49.1		Ge- oder Verbot Das Zusatzzeichen zu dem Zeichen 274 verbietet Fahrzeugführenden bei nasser Fahrbahn die angegebene Geschwindigkeit zu überschreiten.
50	Zeichen 274.1  Beginn einer Tempo 30-Zone	Ge- oder Verbot Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb dieser Zone nicht schneller als mit der angegebenen Höchstgeschwindigkeit fahren. Erläuterung Mit dem Zeichen können in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet sein.
51	Zeichen 274.2  Ende einer Tempo 30-Zone	



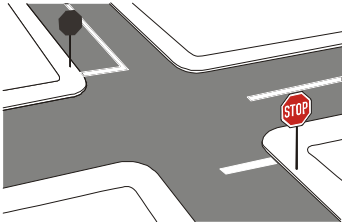
52	<p>Zeichen 275</p>  <p>Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht langsamer als mit der angegebenen Mindestgeschwindigkeit fahren, sofern nicht Straßen-, Verkehrs-, Sicht- oder Wetterverhältnisse dazu verpflichten. Es verbietet, mit Fahrzeugen, die nicht so schnell fahren können oder dürfen, einen so gekennzeichneten Fahrstreifen zu benutzen.</p>
Zu 53 und 54		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Die nachfolgenden Zeichen 276 und 277 verbieten Kraftfahrzeugen das Überholen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen und Krafträdern mit Beiwagen. Ist auf einem Zusatzzeichen eine Masse, wie „7,5 t“ angegeben, gilt das Verbot nur, soweit die zulässige Gesamtmasse dieser Kraftfahrzeuge, einschließlich ihrer Anhänger, die angegebene Grenze überschreitet.</p>
53	<p>Zeichen 276</p>  <p>Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art</p>	
54	<p>Zeichen 277</p>  <p>Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Überholverbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.</p>
54.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit dem Zusatzzeichen gilt das durch Zeichen 277 angeordnete Überholverbot auch für Kraftfahrzeuge über 2,8 t, einschließlich ihrer Anhänger.</p>


<p>54.2</p>		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit dem Zusatzzeichen gilt das durch Zeichen 277 angeordnete Überholverbot auch für Kraftomnibusse und Personenkraftwagen mit Anhänger.</p>
<p>54.3</p>		<p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen zu dem Zeichen 274, 276 oder 277 gibt die Länge einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Überholverbotes an.</p>
<p>55</p>		<p>Erläuterung</p> <p>Das Ende einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Überholverbots ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzzeichen die Länge des Verbots angegeben ist. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Verbotsschild zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht. Sonst ist es gekennzeichnet durch die Zeichen 278 bis 282.</p>
<p>56</p>	<p>Zeichen 278</p>  <p>Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p>	
<p>57</p>	<p>Zeichen 279</p>  <p>Ende der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit</p>	

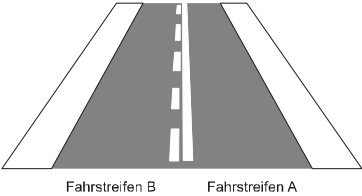
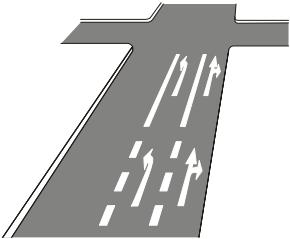
58	<p>Zeichen 280</p>  <p>Ende des Überholverbots für Kraftfahrzeuge aller Art</p>	
59	<p>Zeichen 281</p>  <p>Ende des Überholverbots für Kraftfahrzeuge über 3,5 t</p>	
60	<p>Zeichen 282</p>  <p>Ende sämtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbe- schränkungen und Überholverbote</p>	
Abschnitt 8 Halt- und Parkverbote		
61		<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die durch die nachfolgenden Zeichen 283 und 286 angeordneten Haltverbote gelten nur auf der Straßenseite, auf der die Zeichen angebracht sind. Sie gelten bis zur nächsten Kreuzung oder Einmündung auf der gleichen Straßenseite oder bis durch Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr eine andere Regelung vorgegeben wird. 2. Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverbote durch Zeichen 283 und 286 heben Verkehrszeichen auf, die

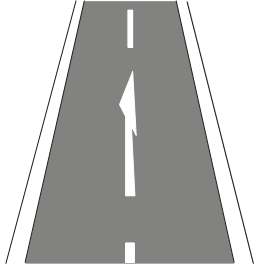
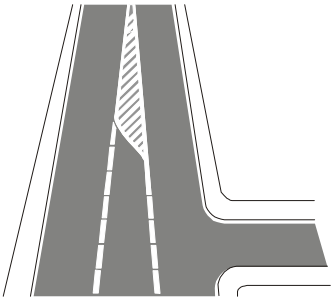
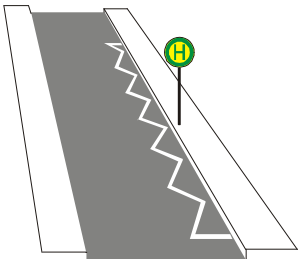
		<p>das Parken erlauben.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Der Anfang der Verbotsstrecke kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil im Zeichen, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Verbotsstrecke wiederholten Zeichen weist eine Pfeilspitze zur Fahrbahn, die zweite von ihr weg.</p>
62	<p>Zeichen 283</p>  <p>Absolutes Haltverbot</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Halten auf der Fahrbahn ist verboten.</p>
62.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das mit dem Zeichen 283 angeordnete Zusatzzeichen verbietet das Halten von Fahrzeugen auch auf dem Seitenstreifen.</p>
62.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das mit dem Zeichen 283 angeordnete Zusatzzeichen verbietet das Halten von Fahrzeugen nur auf dem Seitenstreifen.</p>
63	<p>Zeichen 286</p>  <p>Eingeschränktes Haltverbot</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. 2. Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden.

63.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit dem Zusatzzeichen zu Zeichen 286 darf auch auf dem Seitenstreifen nicht länger als drei Minuten gehalten werden, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen.</p>
63.2		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit dem Zusatzzeichen zu Zeichen 286 darf nur auf dem Seitenstreifen nicht länger als drei Minuten gehalten werden, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen.</p>
63.3		<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 nimmt schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen, jeweils mit besonderem Parkausweis Nummer ..., vom Haltverbot aus. 2. Die Ausnahme gilt nur, soweit der Parkausweis gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.
63.4		<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 nimmt Bewohner mit besonderem Parkausweis vom Haltverbot aus. 2. Die Ausnahme gilt nur, soweit der Parkausweis gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.
64	<p>Zeichen 290.1</p>  <p>Beginn eines Eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb der gekennzeichneten Zone nicht länger als drei Minuten halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. 2. Innerhalb der gekennzeichneten Zone gilt das eingeschränkte Haltverbot auf allen öffentlichen Verkehrsflächen, sofern nicht abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen getroffen

		<p>sind.</p> <p>3. Durch Zusatzzeichen kann das Parken für Bewohner mit Parkausweis oder mit Parkschein oder Parkscheibe (Bild 318) innerhalb gekennzeichneteter Flächen erlaubt sein.</p> <p>4. Durch Zusatzzeichen kann das Parken mit Parkschein oder Parkscheibe (Bild 318) innerhalb gekennzeichneteter Flächen erlaubt sein. Dabei ist der Parkausweis, der Parkschein oder die Parkscheibe gut lesbar auszulegen oder anzubringen.</p>
65	<p>Zeichen 290.2</p>  <p>Ende eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone</p>	
<p>Abschnitt 9 Markierungen</p>		
66	<p>Zeichen 293</p>  <p>Fußgängerüberweg</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5,00 m davor nicht halten.</p>
67	<p>Zeichen 294</p>  <p>Haltestelle</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Ergänzend zu Halt- oder Wartegeboten, die durch Zeichen 206, durch Polizeibeamte, Lichtzeichen oder Schranken gegeben werden, ordnet sie an:</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, muss hier anhalten.</p> <p>Erforderlichenfalls ist an der Stelle, wo die Straße eingesehen werden kann, in die eingefahren werden soll (Sichtlinie), erneut anzuhalten.</p>




68	<p data-bbox="416 230 576 255">Zeichen 295</p>  <p data-bbox="316 495 679 566">Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung</p>	<p data-bbox="699 230 922 255">Ge- oder Verbot</p> <ol data-bbox="699 322 1461 1995" style="list-style-type: none"><li data-bbox="699 322 1461 853">1. a) Wer ein Fahrzeug führt, darf die durchgehende Linie auch nicht teilweise überfahren. b) Trennt die durchgehende Linie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr ab, ist rechts von ihr zu fahren. c) Grenzt sie einen befestigten Seitenstreifen ab, müssen außerorts landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge möglichst rechts von ihr fahren. d) Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn nicht parken, wenn zwischen dem abgestellten Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzungslinie kein Fahrstreifen von mindestens 3,00 m mehr verbleibt.<li data-bbox="699 869 1461 1451">2. a) Wer ein Fahrzeug führt, darf links von der durchgehenden Fahrbahnbegrenzungslinie nicht halten, wenn rechts ein Seitenstreifen oder Sonderweg vorhanden ist. b) Wer ein Fahrzeug führt, darf die Fahrbahnbegrenzung der Mittelinsel des Kreisverkehrs nicht überfahren. c) Ausgenommen von dem Verbot zum Überfahren der Fahrbahnbegrenzung der Mittelinsel des Kreisverkehrs sind nur Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren sonst nicht möglich wäre. Mit ihnen darf die Mittelinsel überfahren werden, wenn eine Gefährdung anderer am Verkehr Teilnehmenden ausgeschlossen ist.<li data-bbox="699 1467 1461 1995">3. a) Wird durch Zeichen 223.1 das Befahren eines Seitenstreifens angeordnet, darf die Fahrbahnbegrenzung wie eine Leitlinie zur Markierung von Fahrstreifen einer durchgehenden Fahrbahn (Zeichen 340) überfahren werden. b) Grenzt sie einen Sonderweg ab, darf sie nur überfahren werden, wenn dahinter anders nicht erreichbare Parkstände angelegt sind und das Benutzen von Sonderwegen weder gefährdet noch behindert wird. c) Die Fahrbahnbegrenzungslinie darf überfahren werden, wenn sich dahinter eine nicht anders erreichbare Grundstückszufahrt befindet.
----	---	--

		<p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Als Fahrstreifenbegrenzung trennt das Zeichen den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr von einander ab. Die Fahrstreifenbegrenzung kann zur Abtrennung des Gegenverkehrs aus einer Doppellinie bestehen. 2. Als Fahrbahnbegrenzung kann die durchgehende Linie auch einen Seitenstreifen oder Sonderweg abgrenzen.
<p>69</p>	<p style="text-align: center;">Zeichen 296</p>  <p style="text-align: center;">Einseitige Fahrstreifenbegrenzung</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf die durchgehende Linie nicht überfahren oder auf ihr fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf nicht auf der Fahrbahn parken, wenn zwischen dem parkenden Fahrzeug und der durchgehenden Fahrstreifenbegrenzungslinie kein Fahrstreifen von mindestens 3,00 m mehr verbleibt. 3. Für Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen B ordnet die Markierung an: Fahrzeuge auf dem Fahrstreifen B dürfen die Markierung überfahren, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.
<p>70</p>	<p style="text-align: center;">Zeichen 297</p>  <p style="text-align: center;">Pfeilmarkierungen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss der Fahrtrichtung auf der folgenden Kreuzung oder Einmündung folgen, wenn zwischen den Pfeilen Leitlinien (Zeichen 340) oder Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) markiert sind. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der mit Pfeilen markierten Strecke der Fahrbahn nicht halten (§ 12 Absatz 1). <p>Erläuterung</p> <p>Pfeile empfehlen, sich rechtzeitig einzuordnen und in Fahrstreifen nebeneinander zu fahren. Fahrzeuge, die sich eingeordnet haben, dürfen auch rechts überholt werden.</p>

71	<p>Zeichen 297.1</p>  <p>Vorankündigungspfeil</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Mit dem Vorankündigungspfeil wird eine Fahrstreifenbegrenzung angekündigt oder das Ende eines Fahrstreifens angezeigt. Die Ausführung des Pfeils kann von der gezeigten abweichen.</p>
72	<p>Zeichen 298</p>  <p>Sperrfläche</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf Sperrflächen nicht benutzen.</p>
73	<p>Zeichen 299</p>  <p>Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb einer Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote nicht halten oder parken.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Grenzmarkierungen bezeichnen, verlängern oder verkürzen ein an anderer Stelle vorgeschriebenes Halt- oder Parkverbot.</p>
74	<p>Parkflächenmarkierung</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Eine Parkflächenmarkierung erlaubt das Parken; auf Gehwegen aber nur Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 2,8 t. Die durch die Parkflächenmarkierung angeordnete Aufstellung ist einzuhalten. Wo sie mit durchgehenden Linien markiert sind, dürfen diese überfahren werden.</p> <p>Erläuterung</p> <p>Sind Parkflächen auf Straßen erkennbar abgegrenzt, wird damit angeordnet, wie Fahrzeuge aufzustellen sind.</p>




Anlage 3
(zu § 42 Absatz 2)

Richtzeichen




1	2	3
Ifd. Nr.	Zeichen und Zusatzzeichen	Ge- oder Verbote Erläuterungen
Abschnitt 1 Vorrangzeichen		
1	Zeichen 301  Vorfahrt	Ge- oder Verbot Das Zeichen zeigt an, dass an der nächsten Kreuzung oder Einmündung Vorfahrt besteht.
2	Zeichen 306  Vorfahrtstraße	Ge- oder Verbot Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb geschlossener Ortschaften auf Fahrbahnen von Vorfahrtstraßen nicht parken. Das Zeichen zeigt an, dass Vorfahrt besteht bis zum nächsten Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren.“, 206 „Halt. Vorfahrt gewähren.“ oder 307 „Ende der Vorfahrtstraße“.
2.1		Ge- oder Verbot 1. Wer ein Fahrzeug führt und dem Verlauf der abknickenden Vorfahrtstraße folgen will, muss dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. 2. Auf den Fußgängerverkehr ist besondere Rücksicht zu nehmen. Wenn nötig, muss gewartet werden. Erläuterung Das Zusatzzeichen zum Zeichen 306 zeigt den Verlauf der Vorfahrtstraße an.






3	<p>Zeichen 307</p>  <p>Ende der Vorfahrtstraße</p>	
4	<p>Zeichen 308</p>  <p>Vorrang vor dem Gegenverkehr</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, hat Vorrang vor dem Gegenverkehr.</p>
Abschnitt 2 Ortstafel		
zu 5 und 6		<p>Erläuterung</p> <p>Ab der Ortstafel gelten jeweils die für den Verkehr innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften bestehenden Vorschriften.</p>
5	<p>Zeichen 310</p>  <p>Ortstafel Vorderseite</p>	<p>Die Ortstafel bestimmt: Hier beginnt eine geschlossene Ortschaft.</p>
6	<p>Zeichen 311</p>  <p>Ortstafel Rückseite</p>	<p>Die Ortstafel bestimmt: Hier endet eine geschlossene Ortschaft.</p>
Abschnitt 3 Parken		
7	<p>Zeichen 314</p>  <p>Parken</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf hier parken. 2. a) Durch ein Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugarten, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Bewohner oder auf das Parken mit Parkschein

		<p>oder Parkscheibe beschränkt sein.</p> <p>b) Ein Zusatzzeichen mit Bild 318 (Parkscheibe) und Angabe der Stundenzahl schreibt das Parken mit Parkscheibe und dessen zulässige Höchstdauer vor.</p> <p>c) Durch Zusatzzeichen können Bewohner mit Parkausweis von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein.</p> <p>d) Durch ein Zusatzzeichen mit Rollstuhlfahrersinnbild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein auf schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie auf blinde Menschen.</p> <p>e) Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkschein, die Parkscheibe oder der Parkausweis gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.</p> <p>f) Durch Zusatzzeichen kann ein Parkplatz als gebührenpflichtig ausgewiesen sein.</p> <p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none">1. Der Anfang des erlaubten Parkens kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil im Zeichen, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Strecke wiederholten Zeichen weist eine Pfeilspitze zur Fahrbahn, die zweite von ihr weg.2. Das Zeichen mit einem Zusatzzeichen mit schwarzem Pfeil weist auf die Zufahrt zu größeren Parkplätzen oder Parkhäusern hin. Das Zeichen kann auch durch Hinweise ergänzt werden, ob es sich um ein Parkhaus handelt.
--	--	---

8	<p>Zeichen 314.1</p>  <p>Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone</p>	<p>Ge- und Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszone nur mit Parkschein oder mit Parkscheibe (Bild 318) parken, soweit das Halten und Parken nicht gesetzlich oder durch Verkehrszeichen verboten ist. 2. Durch Zusatzzeichen können Bewohner mit Parkausweis von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein. 3. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkschein, die Parkscheibe oder der Parkausweis gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist. <p>Erläuterung</p> <p>Die Art der Parkbeschränkung wird durch Zusatzzeichen angezeigt.</p>
9	<p>Zeichen 314.2</p>  <p>Ende einer Parkraumbewirtschaftungszone</p>	
10	<p>Zeichen 315</p>  <p>Parken auf Gehwegen</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf Gehwegen mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2,8 t nicht parken. Dann darf auch nicht entgegen der angeordneten Aufstellungsart des Zeichens oder entgegen Beschränkungen durch Zusatzzeichen geparkt werden. 2. a) Durch ein Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugarten, zugunsten der mit besonderem

		<p>Parkausweis versehenen Bewohner oder auf das Parken mit Parkschein oder Parkscheibe beschränkt sein.</p> <p>b) Ein Zusatzzeichen mit Bild 318 (Parkscheibe) und Angabe der Stundenzahl schreibt das Parken mit Parkscheibe und dessen zulässige Höchstdauer vor.</p> <p>c) Durch Zusatzzeichen können Bewohner mit Parkausweis von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein.</p> <p>d) Durch ein Zusatzzeichen mit Rollstuhlfahrersinnbild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen.</p> <p>e) Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn der Parkschein, die Parkscheibe oder der Parkausweis gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.</p> <p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none">1. Der Anfang des erlaubten Parkens kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten weißen Pfeil im Zeichen, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Strecke wiederholten Zeichen weist eine Pfeilspitze zur Fahrbahn, die zweite von ihr weg.2. Im Zeichen ist bildlich dargestellt, wie die Fahrzeuge aufzustellen sind.
--	--	--

11	<p style="text-align: center;">Bild 318</p>  <p style="text-align: center;">Parkscheibe</p>	
Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich		
12	<p style="text-align: center;">Zeichen 325.1</p>  <p style="text-align: center;">Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren. 2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden. 3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern. 4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. 5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
13	<p style="text-align: center;">Zeichen 325.2</p>  <p style="text-align: center;">Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Beim Ausfahren ist § 10 zu beachten.</p>

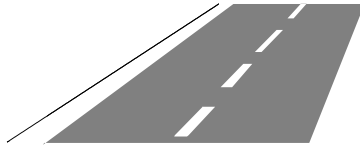
Abschnitt 5 Tunnel		
14	<p>Zeichen 327</p>  <p>Tunnel</p>	<p>Ge- oder Verbote</p> <p>1. Wer ein Fahrzeug führt, muss beim Durchfahren des Tunnels Abblendlicht benutzen und darf im Tunnel nicht wenden.</p> <p>2. Im Falle eines Notfalls oder einer Panne sollen nur vorhandene Nothalte- und Pannenbuchten genutzt werden.</p>
Abschnitt 6 Nothalte- und Pannenbucht		
15	<p>Zeichen 328</p>  <p>Nothalte- und Pannenbucht</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Wer ein Fahrzeug führt, darf nur im Notfall oder bei einer Panne in einer Nothalte- und Pannenbucht halten.</p>
Abschnitt 7 Autobahnen und Kraftfahrstraßen		
16	<p>Zeichen 330.1</p>  <p>Autobahn</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Ab diesem Zeichen gelten die Regeln für den Verkehr auf Autobahnen.</p>
17	<p>Zeichen 330.2</p>  <p>Ende der Autobahn</p>	
18	<p>Zeichen 331.1</p>  <p>Kraftfahrstraße</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Ab diesem Zeichen gelten die Regeln für den Verkehr auf Kraftfahrstraßen.</p>

19	<p>Zeichen 331.2</p>  <p>Ende der Kraftfahrstraße</p>	
20	<p>Zeichen 333</p>  <p>Ausfahrt von der Autobahn</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Auf Kraftfahrstraßen oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen weist das entsprechende Zeichen mit schwarzer Schrift auf gelbem Grund auf die Ausfahrt hin. Das Zeichen kann auch auf weißem Grund ausgeführt sein.</p>
21	<p>Zeichen 450</p>  <p>Ankündigungsbake</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht 300 m, 200 m (wie abgebildet) und 100 m vor einem Autobahnknotenpunkt (Autobahnanschlussstelle, Autobahnkreuz oder Autobahndreieck). Es steht auch vor einer bewirtschafteten Rastanlage. Vor einem Knotenpunkt kann auf der 300 m-Bake die Nummer des Knotenpunktes angezeigt sein.</p>

Abschnitt 8 Markierungen

22

Zeichen 340



Leitlinie

Ge- oder Verbot

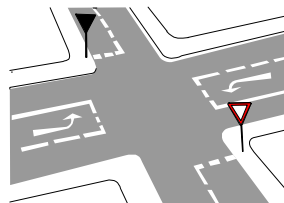
1. Wer ein Fahrzeug führt, darf Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird.
2. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.
3. Wer ein Fahrzeug führt, darf auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken.

Erläuterung

Der Schutzstreifen für den Radverkehr ist in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ auf der Fahrbahn gekennzeichnet.

23





Zeichen 341














Wartelinie







Erläuterung

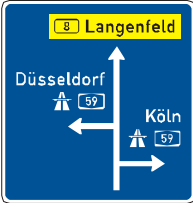
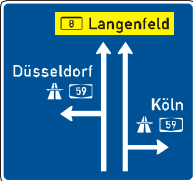





Die Wartelinie empfiehlt dem Wartepflichtigen, an dieser Stelle zu warten.





Abschnitt 9 Hinweise		
24	<p>Zeichen 350</p>  <p>Fußgängerüberweg</p>	
25	<p>Zeichen 354</p>  <p>Wasserschutzgebiet</p>	
26	<p>Zeichen 356</p>  <p>Verkehrshelfer</p>	
27	<p>Zeichen 357</p>  <p>Sackgasse</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Im oberen Teil des Verkehrszeichens kann die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Radverkehr und/oder Fußgängerverkehr durch Piktogramme angezeigt sein.</p>
zu 28 und 29		<p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durch solche Zeichen mit entsprechenden Sinnbildern können auch andere Hinweise gegeben werden, wie auf Fußgängerunter- oder -überführung, Fernsprecher, Notrufsäule, Pannenhilfe, Tankstellen, Zelt- und Wohnwagenplätze, Autobahnhotel, Autobahngasthaus, Autobahnkiosk. 2. Auf Hotels, Gasthäuser und Kioske wird nur auf Autobahnen und nur dann hingewiesen, wenn es sich um Autobahnanlagen oder Autohöfe handelt.






28	<p>Zeichen 358</p>  <p>Erste Hilfe</p>	
29	<p>Zeichen 363</p>  <p>Polizei</p>	
30	<p>Zeichen 385</p>  <p>Ortshinweistafel</p>	
zu 31 und 32		<p>Erläuterung</p> <p>Die Zeichen stehen außerhalb von Autobahnen. Sie dienen dem Hinweis auf touristisch bedeutsame Ziele und der Kennzeichnung des Verlaufs touristischer Routen. Sie können auch als Wegweiser ausgeführt sein.</p>
31	<p>Zeichen 386.1</p>  <p>Touristischer Hinweis</p>	
32	<p>Zeichen 386.2</p>  <p>Touristische Route</p>	
33	<p>Zeichen 386.3</p>  <p>Touristische Unterrichtstafel</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen steht an der Autobahn. Es dient der Unterrichtung über touristisch bedeutsame Ziele.</p>

34	<p>Zeichen 390</p>  <p>Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz</p>	
35	<p>Zeichen 391</p>  <p>Mautpflichtige Strecke</p>	
36	<p>Zeichen 392</p>  <p>Zollstelle</p>	
37	<p>Zeichen 393</p>  <p>Informationstafel an Grenzübergangsstellen</p>	
38	<p>Zeichen 394</p>  <p>Laternenring</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen kennzeichnet innerhalb geschlossener Ortschaften Laternen, die nicht die ganze Nacht leuchten. In dem roten Feld kann in weißer Schrift angegeben sein, wann die Laterne erlischt.</p>



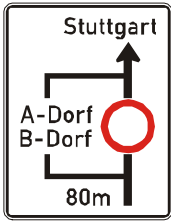
Abschnitt 10 Wegweisung		
		1. Nummernschilder
39	Zeichen 401  Bundesstraßen	
40	Zeichen 405  Autobahnen	
41	Zeichen 406  Knotenpunkte der Autobahnen	Erläuterung So sind Knotenpunkte der Autobahnen (Autobahnausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke) beziffert.
42	Zeichen 410  Europastraßen	
		2. Wegweiser außerhalb von Autobahnen
		a) Vorwegweiser
43	Zeichen 438 	
44	Zeichen 439 	




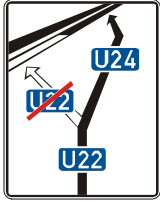
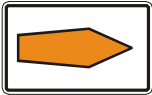

45	<p>Zeichen 440</p> 	
46	<p>Zeichen 441</p> 	
		b) Pfeilwegweiser
zu 47 bis 49		<p>Erläuterung</p> <p>Das Zusatzzeichen „Nebenstrecke“ oder der Zusatz „Nebenstrecke“ im Wegweiser weist auf eine Straßenverbindung von untergeordneter Bedeutung hin.</p>
47	<p>Zeichen 415</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser auf Bundesstraßen.</p>
48	<p>Zeichen 418</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen.</p>
49	<p>Zeichen 419</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung.</p>
50	<p>Zeichen 430</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser zur Autobahn.</p>
51	<p>Zeichen 432</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung.</p>

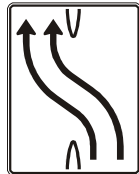
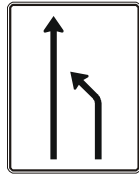

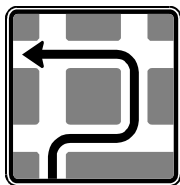
		c) Tabellenwegweiser
52	<p>Zeichen 434</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Der Tabellenwegweiser kann auch auf einer Tafel zusammengefasst sein. Die Zielangaben in einer Richtung können auch auf separaten Tafeln gezeigt werden.</p>
		d) Ausfahrttafel
53	<p>Zeichen 332.1</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Ausfahrt von der Kraftfahrstraße oder einer autobahnähnlich ausgebauten Straße. Das Zeichen kann innerhalb geschlossener Ortschaften auch mit weißem Grund ausgeführt sein.</p>
		e) Straßennamensschilder
54	<p>Zeichen 437</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen hat entweder weiße Schrift auf dunklem Grund oder schwarze Schrift auf hellem Grund. Es kann auch an Bauwerken angebracht sein.</p>
		3. Wegweiser auf Autobahnen
		a) Ankündigungstafeln
zu 55 und 58		<p>Erläuterung</p> <p>Die Nummer (Zeichen 406) ist die laufende Nummer der Autobahnausfahrten, Autobahnkreuze und Autobahndreiecke der gerade befahrenen Autobahn. Sie dient der besseren Orientierung.</p>
55	<p>Zeichen 448</p> 	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen weist auf eine Autobahnausfahrt, ein Autobahnkreuz oder Autobahndreieck hin. Es schließt Zeichen 406 ein.</p>

56		<p>Erläuterung</p> <p>Das Sinnbild weist auf eine Ausfahrt hin.</p>
57		<p>Erläuterung</p> <p>Das Sinnbild weist auf eine Autobahnkreuz oder Autobahndreieck hin; es weist auch auf Kreuze und Dreiecke von Autobahnen mit autobahnähnlich ausgebauten Straßen des nachgeordneten Netzes hin.</p>
58	<p>Zeichen 448.1</p> 	<p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mit dem Zeichen wird ein Autohof in unmittelbarer Nähe einer Autobahnausfahrt angekündigt. 2. Der Autohof wird einmal am rechten Fahrbahnrand 500 bis 1000 m vor dem Zeichen 448 angekündigt. Auf einem Zusatzzeichen wird durch grafische Symbole der Leistungsumfang des Autohofs dargestellt.
		b) Vorwegweiser
59	<p>Zeichen 449</p> 	
		c) Ausfahrttafel
60	<p>Zeichen 332</p> 	


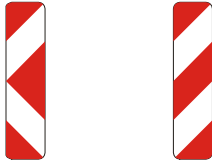

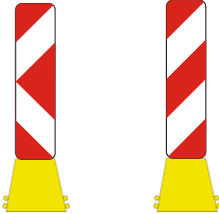
		d) Entfernungstafel
61	<p>Zeichen 453</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Die Entfernungstafel gibt Fernziele und die Entfernung zur jeweiligen Ortsmitte an. Ziele, die über eine andere als die gerade befahrene Autobahn zu erreichen sind, werden unterhalb des waagerechten Striches angegeben.</p>
Abschnitt 11 Umleitungsbeschilderung		
		1. Umleitung außerhalb von Autobahnen
		a) Umleitungen für bestimmte Verkehrsarten
62	<p>Zeichen 442</p> <p>Vorwegweiser</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten</p>
63	<p>Zeichen 421</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten</p>
64	<p>Zeichen 422</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten</p>
		b) Temporäre Umleitungen (z. B. infolge von Baumaßnahmen)
65		<p>Erläuterung</p> <p>Der Verlauf der Umleitungsstrecke kann gekennzeichnet werden durch</p>
66	<p>Zeichen 454</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Umleitungswegweiser oder</p>




67	Zeichen 455.1 	Erläuterung Fortsetzung der Umleitung.
zu 66 und 67		Erläuterung Die Zeichen 454 und 455.1 können durch eine Zielangabe auf einem Schild über dem Zeichen ergänzt sein. Werden nur bestimmte Verkehrsarten umgeleitet, sind diese auf einem Zusatzzeichen über dem Zeichen angegeben.
68		Erläuterung Die temporäre Umleitung kann angekündigt sein durch Zeichen 455.1 oder
69	Zeichen 457.1 	Erläuterung Umleitungsankündigung
70		Erläuterung jedoch nur mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzzeichen und bei Bedarf mit Zielangabe auf einem zusätzlichen Schild über dem Zeichen.
71		Erläuterung Die Ankündigung kann auch erfolgen durch
72	Zeichen 458 	Erläuterung eine Planskizze.
73		Erläuterung Das Ende der Umleitung kann angezeigt werden durch



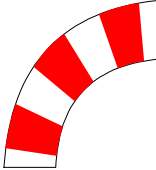


74	Zeichen 457.2 	Erläuterung Ende der Umleitung oder
75	Zeichen 455.2 	Erläuterung Ende der Umleitung.
		2. Bedarfsumleitung für den Autobahnverkehr
76	Zeichen 460  Bedarfsumleitung	Erläuterung Das Zeichen kennzeichnet eine alternative Streckenführung im nachgeordneten Straßennetz zwischen Autobahnanschlussstellen.
77	Zeichen 466  Weiterführende Bedarfsumleitung	Erläuterung Kann der umgeleitete Verkehr an der nach Zeichen 460 vorgesehenen Anschlussstelle noch nicht auf die Autobahn zurückgeleitet werden, wird er durch dieses Zeichen über die nächste Bedarfsumleitung weitergeführt.
Abschnitt 12 Sonstige Verkehrsführung		
		1. Umlenkungspfeil
78	Zeichen 467.1  Umlenkungspfeil	Erläuterung Das Zeichen kennzeichnet Alternativstrecken auf Autobahnen, deren Benutzung im Bedarfsfall empfohlen wird (Streckenempfehlung).
79	Zeichen 467.2 	Erläuterung Das Zeichen kennzeichnet das Ende einer Streckenempfehlung.

		2. Verkehrslenkungstafeln
80		<p>Erläuterung</p> <p>Verkehrslenkungstafeln geben den Verlauf und die Anzahl der Fahrstreifen an, wie beispielsweise:</p>
81	<p>Zeichen 501</p>  <p>Überleitungstafel</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen kündigt die Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn an.</p>
82	<p>Zeichen 531</p>  <p>Einengungstafel</p>	
82.1		<p>Erläuterung</p> <p>Bei Einengungstafeln wird mit dem Zusatzzeichen der Ort angekündigt, an dem der Fahrstreifenwechsel nach dem Reißverschlussverfahren (§ 7 Absatz 4) erfolgen soll.</p>
		3. Blockumfahrung
83	<p>Zeichen 590</p>  <p>Blockumfahrung</p>	<p>Erläuterung</p> <p>Das Zeichen kündigt eine durch die Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ (Zeichen 209 bis 214) vorgegebene Verkehrsführung an.</p>

Verkehrseinrichtungen

1	2	3
Ifd. Nr.	Zeichen	Ge- oder Verbot Erläuterungen
Abschnitt 1 Einrichtungen zur Kennzeichnung von Arbeits- und Unfallstellen oder sonstigen vorübergehenden Hindernissen		
1	Zeichen 600  Absperrschranke	
2	Zeichen 605  Leitbake Pfeilbake Schraffenbake	
3	Zeichen 628  Leitschwelle mit Pfeilbake mit Schraffenbake	
4	Zeichen 629  Leitbord mit Pfeilbake mit Schraffenbake	

5	<p>Zeichen 610</p>  <p>Leitkegel</p>	
6	<p>Zeichen 615</p>  <p>Fahrbare Absperrtafel</p>	
7	<p>Zeichen 616</p>  <p>Fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil</p>	
zu Nr. 1 bis 7		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Die Einrichtungen verbieten das Befahren der so gekennzeichneten Straßenfläche und leiten den Verkehr an dieser Fläche vorbei.</p> <p>Erläuterung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warnleuchten an diesen Einrichtungen zeigen rotes Licht, wenn die ganze Fahrbahn gesperrt ist, sonst gelbes Licht oder gelbes Blinklicht. 2. Zusammen mit der Absperrtafel können überfahrbare Warningschwellen verwendet sein, die quer zur Fahrtrichtung vor der Absperrtafel ausgelegt sind.

Abschnitt 2 Einrichtungen zur Kennzeichnung von dauerhaften Hindernissen oder sonstigen gefährlichen Stellen		
8	<p>Zeichen 625</p>  <p>Richtungstafel in Kurven</p>	Die Richtungstafel in Kurven kann auch in aufgelöster Form angebracht sein.
9	<p>Zeichen 626</p>  <p>Leitplatte</p>	
10	<p>Zeichen 627</p>  <p>Leitmal</p>	Leitmale kennzeichnen in der Regel den Verkehr einschränkende Gegenstände. Ihre Ausführung richtet sich nach der senkrechten, waagerechten oder gewölbten Anbringung beispielsweise an Bauwerken, Bauteilen, Gerüsten.
Abschnitt 3 Einrichtung zur Kennzeichnung des Straßenverlaufs		
11	<p>Zeichen 620</p>  <p>Leitpfosten (links) (rechts)</p>	Um den Verlauf der Straße kenntlich zu machen, können an den Straßenseiten Leitpfosten in der Regel im Abstand von 50 m und in Kurven verdichtet stehen.
Abschnitt 4 Warntafel zur Kennzeichnung von Fahrzeugen und Anhängern bei Dunkelheit		
12	<p>Zeichen 630</p>  <p>Parkwarntafel</p>	

Begründung

I. Allgemeines

1. Vorbemerkung zum Neuerlass

In der Präambel der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 5. August 2009, der so genannten „Schilderwaldnovelle“, wurde ein Verstoß gegen das verfassungsrechtliche Zitiergebot (Artikel 80 Absatz 1 Satz 3 Grundgesetz) festgestellt.

Die in Artikel 1 der Änderungsverordnung vorgenommene Klarstellung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – die Zeichen kennzeichnen Beginn und Ende von so genannten Umweltzonen – wurde auf die Ermächtigungsgrundlage zur Kennzeichnung von Verboten für den Kraftfahrzeugverkehr in den nach § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) festgelegten Gebieten nach Bekanntgabe austauscharmer Wetterlagen gestützt (§ 6 Absatz 1 Nummer 5b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)), ohne dass die zutreffende Ermächtigungsgrundlage (§ 6 Absatz 1 Nummer 5a StVG) zitiert worden ist. Für die Änderung der Anlage zur Fahrerlaubnis-Verordnung in Artikel 3 der Änderungsverordnung wurde keine Ermächtigungsgrundlage genannt, es hätte § 6 Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe m StVG genannt werden müssen.

In diesem Zusammenhang kann nicht ausgeschlossen werden, dass seit dem letzten Neuerlass der StVO im Jahr 1970 keine weiteren Verstöße gegen das Zitiergebot zu verzeichnen sind. Diese im Detail zu ermitteln, würde aber einen nicht zu vertretenden Aufwand bedeuten. Deshalb wurde beschlossen, die StVO insgesamt neu zu erlassen.

Dieser Neuerlass wurde zum Anlass genommen, die StVO an das Erfordernis der sprachlichen Gleichbehandlung von Frauen und Männern anzupassen. Auch die Gewichtsbezeichnung „Gewicht“ wurde an die aktuelle durch EU-Recht vorgegebene Bezeichnung „Masse“ angepasst. Die bisher verwendete Bezeichnung „Gesamtgewicht“ wird daher ersetzt durch die Bezeichnung „Gesamtmasse“.

2. Vorbemerkung zur „Schilderwaldnovelle“

Die gleichsam vorgenommenen Änderungen der StVO greifen die Änderungen der so genannten „Schilderwaldnovelle“ vom 5. August 2009 (BGBl. I S. 2631) auf, da nicht

ausgeschlossen werden kann, dass sich Gerichte in Ordnungswidrigkeitenverfahren auf den Verstoß gegen Artikel 80 Absatz 1 Satz 3 GG berufen und die geänderten Vorschriften damit nicht zur Anwendung kommen lassen.

Die „Schilderwaldnovelle“ wird aber nicht inhaltsgleich übernommen. Als Beispiel wird an dieser Stelle auf die Streichung des § 53 Absatz 9 verwiesen, der nunmehr beibehalten wird. Die Anzahl der bei Beibehaltung der Streichung tatsächlich auszutauschenden Verkehrszeichen wurde unterschätzt.

Weiteres Beispiel ist die Überarbeitung der Ge- und Verbote zu den in die Anlagen 1 bis 4 verschobenen Verkehrszeichen im Lichte des § 49 Absatz 3, wonach nur Verstöße gegen ein durch Vorschrift- oder Richtzeichen angeordnetes Ge- oder Verbot eine Ordnungswidrigkeit darstellen.

Schließlich wird die ehemals in § 41 Absatz 2 enthaltene Möglichkeit, Vorschriftzeichen mit besonderen Verkehrszeichen zu versehen, beibehalten. Dies ist unter anderem erforderlich, weil es bei der Möglichkeit verbleiben soll, Halt- und Parkverbote auch nur für Seitenstreifen anzuordnen, die nicht Teil der Fahrbahn sind (§ 2 Absatz 1 Satz 2). Auch veranlassen Erfahrungen des Bundesamtes für Güterverkehr bei Anhaltekontrollen z. B. eine notwendige Erweiterung des Geltungsbereichs des Zeichens 277 mit besonderen Zusatzzeichen.

3. Entstehungsgeschichte zur „Schilderwaldnovelle“

Zwischen Bund und Ländern besteht Konsens, dass zu viele Verkehrszeichen angeordnet wurden und noch werden. Diese übermäßige Beschilderung führt zu einer allgemeinen Überforderung der Verkehrsteilnehmer und zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften. Zugleich wertet dies im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer die grundlegenden allgemeinen Verkehrsregeln ab und mindert deren Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation und der sich daraus ergebenden Verhaltensweise. In der Öffentlichkeit wird dieser „Schilderwald“ auf den Straßen kritisiert.

Bereits in einem Bericht der Kommission für Verkehrssicherheit vom 27.09.1982 (so genannte Höcherl-Kommission) wird darauf hingewiesen, dass der verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer durch Verkehrszeichen und Schilder nur auf solche Gefahren hinzuweisen sei, die er selbst bei aufmerksamer Beobachtung nicht erkennen könne und vor denen er somit sich selbst und andere nicht schützen kann.

Im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung von 1984 hat der damalige Bundesminister für Verkehr seine Bereitschaft erklärt, Städte und Gemeinden bei dem Bemühen um „weniger Verkehrszeichen“ zu unterstützen. Um dieses Ziel zu erreichen wurde 1985 der Modellversuch „Weniger Verkehrszeichen“ in den Modellstädten Husum, Straubing und Kassel ins Leben gerufen, den die Bundesanstalt für Straßenwesen durchführte und wissenschaftlich betreute. Die Erkenntnisse aus diesem Modellversuch sind 1989 in den Leitfaden „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ des damaligen Bundesministeriums für Verkehr eingeflossen.

Etwa zeitgleich hat der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 24. März 1988 Kriterien zur Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörden aufgestellt. Danach brauchen die Straßenverkehrsbehörden nur insoweit Maßnahmen zu ergreifen, als dies objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar ist. Sie haben deshalb regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße unter Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt. In derartigen Fällen ist eine Warnung nicht geboten, weil ein Kraftfahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Schäden durch vorsichtiges Fahren abwehren kann.

Auf Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 21./22.03.1996 wurden 1997 in einem ersten Schritt zwei Regelungen in die StVO eingestellt, die ausdrücklich den Grundsatz „nur so viele Verkehrszeichen wie nötig – so wenige Verkehrszeichen wie möglich“ enthalten. Die eine Regelung (§ 39 Absatz 1) wendet sich an die Verkehrsteilnehmer, indem sie an die eigenverantwortliche Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln der StVO erinnert werden und ihnen gesagt wird, dass sie mit Verkehrszeichen nur dort rechnen können, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Die andere Regelung (§ 45 Absatz 9) wendet sich an die für den Straßenverkehr zuständigen Behörden, indem diesen im Rahmen ihrer Ermessensabwägung u. a. vorgegeben wird, Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

In einem zweiten Schritt wird nun der Verkehrszeichenteil der StVO an die 1997 eingeführten allgemeinen Regelungen angepasst. Der Vorrang der allgemeinen Verkehrsregeln wird dabei

vor allem auch durch die neue Präsentation der Verkehrszeichen und der mit ihnen verbundenen besonderen Verkehrsregeln in den Anlagen deutlich. Dazu wurden alle einschlägigen Vorschriften der StVO detailliert überprüft, ob sie eine Tendenz zur „Überbeschilderung“ bewirken.

Bereits 2009 trat eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu StVO in Kraft, die den Abbau von Verkehrszeichen erleichtert und die Anordnung neuer Verkehrszeichen auf das notwendige Maß beschränkt.

4. Grundsätzliches zur „Schilderwaldnovelle“

Das Verhalten im Straßenverkehr wird durch die StVO geregelt. Mit den allgemeinen Verkehrsregeln bestimmt sie das Verhalten im Straßenraum und ordnet so den Verkehr primär anhand dessen baulicher und verkehrlicher Merkmale. Zudem stellt sie damit strenge Regeln für besonders unfallträchtige Fahrmanöver und Verkehrslagen auf. Verkehrszeichen sind demgegenüber als oftmals sekundäre Informationsquelle im konkreten Straßenabschnitt gedacht. Sie dienen in einigen Fällen, wie zum Beispiel die Leitpfosten, zur Verdeutlichung des Straßenraums. Andere Zeichen vermitteln eigene Regeln, weitere Verkehrszeichen geben allgemeine oder konkrete Hinweise.

„Überbeschilderung“ wird insbesondere dann zum Problem, wenn die Sicht durch schlechtes Wetter oder ungünstiges Umfeld beeinträchtigt ist, wenn sehr dichter Verkehr die Aufmerksamkeit voll beansprucht oder wenn bei fehlendem Verkehr die Aufmerksamkeit nachlässt und das eigene Verhalten mehr durch den Wunsch rasch voranzukommen oder mehr durch bauliche Merkmale der Straße als durch die Verkehrsregelung beeinflusst wird. Ältere Personen, Fahranfänger oder ortsfremde Fahrer sind besonders beeinträchtigt durch Überfülle und Mängel in der Beschilderung.

Jedes aufgestellte Verkehrszeichen hat seine Begründung oder seine Geschichte. Ein Verkehrszeichen kennzeichnet häufig eine bestimmte Rechtssituation und gewährleistet auch Rechtssicherheit an dem konkreten Aufstellort. Das Wegnehmen des Verkehrszeichens schafft damit in vielen Fällen eine neue Rechtssituation, deren Auswirkungen bedacht werden müssen. Dabei ist künftig das Ziel, den Abbau des „Schilderwaldes“ – und damit die Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer und die Möglichkeiten zur Verbesserung der verbleibenden Beschilderung – voranzutreiben, zu berücksichtigen. Indem von den

Verkehrsteilnehmern mehr Eigenverantwortung eingefordert wird, ist dies für die Sicherheit und Ordnung des heute massenhaften Straßenverkehrs, da die allgemeinen Verkehrsregeln an jedem Ort und in jeder Verkehrssituation gelten, zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass die baulichen und gestalterischen Merkmale des Straßenraums als primäre Informationsgrundlage für die Verkehrsteilnehmer an Bedeutung gewinnen werden. Zu bedenken ist deshalb auch, dass Verkehrszeichen nicht oder allenfalls nur vorübergehend zum Ausgleich von baulichen Problemen dienen dürfen.

5. Wesentlicher Inhalt der „Schilderwaldnovelle“

Die Akzeptanz und Eindeutigkeit von Verkehrsregeln sind Grundvoraussetzungen für die Sicherheit des Straßenverkehrs. Der Schwerpunkt liegt bei den allgemeinen Verkehrsregeln der StVO, dem Straßenraum als dafür primärer Informationsquelle und der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer. Daher ist es geboten, über die „Grundausrüstung“ einer Straße hinaus den Verkehrsteilnehmern nur dort, wo es zwingend ist, weitergehende Informationen durch Verkehrszeichen zukommen zu lassen, und eine Reizüberflutung durch eine Beschränkung auf das Wesentliche zu vermeiden. Insbesondere ist eine Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer durch eine „Überbeschilderung“ von Verkehrszeichen zu vermeiden.

Mit der „Schilderwaldnovelle“ sind insbesondere die §§ 39 ff. überprüft worden, ob sie für die zuständigen Behörden eine ausreichende Hilfestellung bieten, bei der Anordnung von Verkehrszeichen nach dem Grundsatz „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ zu verfahren. Diese Hilfestellung soll es ermöglichen, vor Ort systematisch zu überprüfen, ob Verkehrszeichen überflüssig sind und diese Schilder ohne Beeinträchtigung von Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf entfernt werden können. Dies leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr. Ein Übermaß an Reglementierung soll dies entgegen wirken. Ein Übermaß an Reglementierung vermindert die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer, Regeln und Vorschriften zu befolgen und ist dem individuellen verantwortungsbewussten Verkehrsverhalten abträglich.

Die Gelegenheit der umfangreichen inhaltlichen Änderung wird genutzt, um die StVO durch eine klare Gliederung für den Anwender leichter lesbar zu machen. Durch die einheitliche Zusammenfassung der Verkehrszeichen in neu geschaffene Anlagen und deren einheitliche

Aufteilung wird es dem Verkehrsteilnehmer des Weiteren ermöglicht, sich unmittelbar mit den wesentlichen für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Zeichen schnell und umfassend zu befassen und die notwendigen Informationen für eine sichere Teilnahme am Verkehr zu erlangen. Klar strukturierte Vorschriften dienen damit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

a) Reduzierung der Menge der Verkehrsschilder und Verbesserung der Beschilderung

Durch die Streichung mehrerer Verkehrszeichen (Zeichen 150, 153, 353, 380, 381 und 388), die Verschiebung nur selten angeordneter Gefahrzeichen (künftig nur noch als Sinnbilder in § 39 enthalten, deren Anordnung als Gefahrzeichen ist nur im Ausnahmefall weiter möglich) und den Verzicht auf Untervarianten von Verkehrszeichen in den Anlagen beschränkt sich die StVO auf die für den Straßenverkehr notwendigen Verkehrszeichen. So werden die Behörden der Länder beim Abbau des „Schilderwaldes“ unterstützt.

Die auf eine Gefahr hinweisenden Verkehrszeichen „Schnee- oder Eisglätte“, „Steinschlag“, „Splitt und Schotter“, „bewegliche Brücke“, „Ufer“, „Fußgängerüberweg“ und „Flugbetrieb“ sollten, da sie ganz spezielle Situationen beschreiben, bereits nach heute geltender Rechtslage nur in Ausnahmefällen angeordnet werden. Im Verwaltungsvollzug werden die für die Anordnung geltenden Beschränkungen jedoch häufig missachtet und zur Vermeidung von vermeintlichen Haftungsrisiken überflüssige Anordnungen getroffen. Nach übereinstimmender Auffassung der Experten von Bund und Ländern ist es daher sinnvoll, diese Zeichen aus den Anlagen zu §§ 41 bis 43 zu streichen und stattdessen in § 39 Absatz 8 einzufügen. Dies ermöglicht es weiter, bei besonderen Gefahrenlagen die bereits bisher in den Gefahrzeichen enthaltenen Sinnbilder zu verwenden. Es wird den für den Straßenverkehr zuständigen Behörden aber erleichtert, solche speziellen Gefahrzeichen nur noch bei entsprechendem und unabweisbarem Bedarf anzuordnen. Mit der bereits in 2009 in Kraft getretenen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu dieser Norm wurde eine verschärfte Prüfungspflicht auferlegt, ob eine solche Gefahr überhaupt vorliegt, und wenn sie vorliegt, ob vor der spezifischen Gefahr nicht auch mit dem allgemeinen Gefahrzeichen und ggf. einem erläuternden Zusatzzeichen gewarnt werden kann.

Mit der Streichung von Verkehrszeichen kann nur der derzeitige „Schilderwald“ abgebaut werden. Daher werden auch einzelne Regelungen verfeinert (Parkregelungen, Einführung des

Verkehrszeichens für Parkraumbewirtschaftungszonen, Zeichen 314.1, Überholverbotsregelung vor Bahnübergängen, Parkverbot auf Schutzstreifen etc.), um auch künftig vermehrt zu gewährleisten, dass Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo die allgemeinen Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, um einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten.

Die „Schilderwaldnovelle“ zielt aber nicht allein auf die Reduzierung der Menge der Verkehrszeichen. Neben der Schilderzahl werden auch die Schilderhalte verringert. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Neustruktur des bisherigen § 42 hinzuweisen. Gerade die Entflechtung des bisherigen § 42 Absatz 8 ermöglicht die bessere Übersichtlichkeit, welche Verkehrszeichen zu der Gruppe der Wegweisung (vgl. Abschnitt 10, Anlage 3), Umleitungsbeschilderung (vgl. Abschnitt 11, Anlage 3) oder der sonstigen Verkehrsführung (vgl. Abschnitt 12, Anlage 3) gehören. Die Neustrukturierung und Einführung von neuen Gliederungspunkten (Abschnitten) innerhalb dieser Gruppen erhöht die Übersichtlichkeit.

Diese Neuordnung ist auch dem Umstand geschuldet, dass insbesondere der bisherige § 42 Absatz 8 in seiner Form für den Bürger nur schwer nachvollziehbar war. Die in diesem Absatz geregelten schwierigen Sachverhalte werden in eine bürgernahe Neustrukturierung umgesetzt und es wurde eine bürgernahe und verständliche Sprache verwendet.

Der Verkehrsteilnehmer gliedert aus wahrnehmungspsychologischer Sicht die Verkehrszeichen nach der jeweiligen Verkehrssituation und Fahraufgabe. Da die Wahrnehmung einzelner Verkehrszeichen vom Fahrkonzept des Verkehrsteilnehmers bestimmt wird, werden zum Beispiel Wegweiser (Abschnitt 10, Anlage 3), Umleitungsbeschilderungen (Abschnitt 11, Anlage 3) oder sonstige Verkehrsführungen (Abschnitt 12, Anlage 3) bewusst nur bei der Suche nach einem Ziel oder zur Unterstützung der Verkehrsführung wahrgenommen. Die nun übersichtliche Neustrukturierung eröffnet den Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit, im Vorfeld sämtliche für sein Fahrkonzept erforderliche Verkehrszeichen gebündelt aufzunehmen und dann im Straßenverkehr zu verwenden.

Im Zusammenhang mit der Streichung von Verkehrszeichen in der StVO wird berücksichtigt, dass die Anzahl möglicher Verkehrszeichen nicht allein zu einer inflationären Anordnung führt. Verantwortlich sind insbesondere Inhalt, Auslegung und Umsetzung der jeweils zugehörigen Verwaltungsvorschriften. Diese Regelungen wurden bereits 2009 – sofern nicht notwendig – gestrichen oder auf das Wesentliche beschränkt. Die Straffung und Vereinfachung der Vorschriften fördert die Entbürokratisierung und Deregulierung von Vorschriften gegenüber dem Verkehrsteilnehmer, da durch konsequente Umsetzung der verschlankten Anordnungsbestimmungen nur noch die wirklich notwendigen Verkehrszeichen im Straßenverkehrsraum präsentiert werden.

b) Radverkehrsvorschriften

Mit dem vom ehemaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im April 2002 herausgegebenen Nationalen Radverkehrsplan hat sich die Bundesregierung die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik zum Ziel gesetzt. Dabei kommt den rechtlichen Rahmenbedingungen maßgebliche Bedeutung zu. Mit der 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 7. August 1997 (sog. Fahrradnovelle) sind bereits eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs umgesetzt worden. Bei allen positiven Auswirkungen dieser „Radfahr-Regelungen“ in der StVO und der sie begleitenden VwV-StVO haben die praktischen Erfahrungen jedoch gezeigt, dass weiterer Änderungsbedarf besteht.

Die entsprechenden Änderungen der Radverkehrsvorschriften – hier vor allem der §§ 2, 9 und 41 (Anlage 2) der StVO nebst der die Vorschriften begleitenden VwV-StVO – fußen zum Teil auf Vorschlägen einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Fahrradverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, die die praktischen Erfahrungen mit der „Radfahrnovelle“ von 1997 ausgewertet hat.

So werden z. B. die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Fahrradverkehr vereinfacht und die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet.

Die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer hat Priorität. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren verbunden. Dies betrifft insbesondere die ungeschützten Verkehrsteilnehmer, zu denen auch die Radfahrerinnen und Radfahrer sowie die Fußgängerinnen und Fußgänger zählen. Radwege baulich angelegt oder durch Markierung auf der Fahrbahn von der Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr abgetrennt, sind Räume für den Radverkehr, wo er sicher geführt werden kann. Wenn Radwege, den Anforderungen des Radverkehrs entsprechend angelegt sind, fördern sie zudem die Attraktivität des Radfahrens.

Bund und Länder halten die vorrangig von Vertretern der Fahrradverbände geforderte Aufgabe der mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordneten Benutzungspflicht im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer nicht für angezeigt. Die Benutzungspflicht ist aber nach wie vor auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Diesem Gedanken, der bereits seit der Einfügung des § 45 Absatz 9 gilt, wurde bereits durch die 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) Rechnung getragen, mit der die Anordnung benutzungspflichtiger Radwege in Tempo 30-Zonen ausgeschlossen wurde. Hier bedarf es wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von vornherein keiner Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr. Das Bundesverwaltungsgericht hat bestätigt, dass der Anordnung der Radwegebenutzungspflicht immanent ein Fahrbahnbenutzungsverbot innewohnt und damit die Verkehrszeichenanordnung auch an § 45 Absatz 9 Satz 2 zu messen ist.

Anders ist es hingegen generell auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h und auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) innerhalb geschlossener Ortschaften, auf denen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h (teilweise 70 km/h) zulässig sind und das Verkehrsaufkommen überdurchschnittlich hoch ist. Erfahrungsgemäß steigt mit dem Verkehrsaufkommen und der Fahrgeschwindigkeit auch das Unfallrisiko. Hier bedürfen die schwächeren ungeschützten Radfahrerinnen und Radfahrer daher eines eigenen Verkehrsraumes, der im Interesse der Verkehrssicherheit nicht nur freiwillig, sondern zwingend zu benutzen ist. Beispiele unzulänglich ausgestatteter Radwege oder Radwegeführungen im Kreuzungsbereich mahnen, die erforderlichen Veränderungen und Verbesserungen vorzunehmen, sind aber nicht geeignet, die Radwegebenutzungspflicht an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung oder -bedeutung in Frage zu stellen.

Mit der „Schilderwaldnovelle“ werden auch einige Verhaltensregeln „radverkehrsfreundlicher“ gestaltet. Beispielhaft erwähnt sei insoweit die Änderungen der Verhaltensregeln in „Fahrradstraßen“ (Zeichen 244.1, 244.2), durch die für andere dort durch Zusatzzeichen zugelassene Fahrzeugführer(-innen) ein eindeutiges Rücksichtnahmegebot gegenüber dem Radverkehr festgelegt und zugleich der bisher bestehende Widerspruch zwischen der Bevorrechtigung des Radverkehrs einerseits und der Auferlegung einer mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge andererseits aufgegeben, 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit für alle festgesetzt und dem Kraftfahrzeugverkehr bei Bedarf eine weitere Verringerung der Geschwindigkeit auferlegt wird.

Zudem wird durch die Änderung des Erläuterungstextes zu Zeichen 357 die Anzeigemöglichkeit einer „Durchlässigen Sackgasse“ eingeführt, mit dem der Radverkehr auf abseits der Hauptverkehrsstrecken gelegene und damit in der Regel sicherere und oft auch komfortablere Radverkehrsrouten hingewiesen wird.

Auf der Grundlage des zwischenzeitlich vorliegenden Berichtes der BASt „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr“, Reihe V – Verkehrstechnik –, Heft 83, werden die Einsatzkriterien und Anforderungen für die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Einbahnstraßenrichtung in den Verwaltungsvorschriften vereinfacht.

Aus der „Schilderwaldnovelle“ nicht übernommen wird allerdings das Fehlen einer konkreten Höchstgeschwindigkeit auf Fußgängerverkehrsflächen, wenn andere Verkehrsarten dort zugelassen werden. Eine fehlende Geschwindigkeitsvorgabe wäre der Verkehrssicherheit dieser schwächsten Verkehrsteilnehmer abträglich. Bund und Länder lehnen aus Gründen der Verkehrssicherheit bislang auch „Flanierzonen nach Schweizer Vorbild“ ab, die mit einem Vortrittsrecht der Fußgänger bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit für den Fahrverkehr von 20 km/h einhergehen. Daher wird für Fußgängerverkehrsflächen an der Schrittgeschwindigkeit festgehalten. Dort ist in der Regel mit einem plötzlichen Heraustreten aus Häusern, Geschäften, Lokalen etc. zu rechnen, ist Raum für den kommunikativen Gemeingebrauch, darüber hinaus lässt der (Ausbau-) Zustand dieser Verkehrsflächen (oftmals Kopfsteinpflaster, Blumenkübel, Werbetafeln/Möblierung etc.) höhere Geschwindigkeiten als Schrittgeschwindigkeit in der Regel nicht zu. Auch Sport und Spiel ist dort zulässig. Die Festlegung der Schrittgeschwindigkeit ist daher nach wie vor allgemein geboten.

Um die Anlage von Fahrradstraßen und Schutzstreifen zu fördern, wird schließlich nach dem Vorbild der Tempo 30-Zonen eine Ergänzung des § 45 Absatz 9 vorgenommen. Denn diese Radverkehrsanlagen dürften in den wenigsten Fällen unter Verkehrssicherheitsaspekten zwingend geboten sein.

c) weitere wesentliche Inhalte

Weitere wesentliche Inhalte der „Schilderwaldnovelle“ sind:

- Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone mit den Verkehrszeichen 314.1 und 314.2, in denen grundsätzlich nur mit Parkscheibe oder Parkschein geparkt werden darf.
- § 35 wird in Bezug auf die Umbenennung der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn angepasst und es wird dem Infrastrukturauftrag des Bundes hinsichtlich der Grundversorgung der Bevölkerung mit Universaldienstleistungen durch Ergänzung von gewissen Sonderrechten für gewisse Postdienstleistungsunternehmen Rechnung getragen.
- Schließlich wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass nach der so genannten Föderalismusreform Kommunen nicht mehr durch Vorschriften des Bundes mit neuen Aufgaben belastet werden dürfen. Dies löst einen Änderungsbedarf bei §§ 16, 44 - 48 aus.
- Zudem wurde im Lichte einer geänderten europäischen Rechtslage eine Ergänzung des § 17, der es auch Krafträdern erlaubt, Tagfahrleuchten zu benutzen, vorgenommen.

6. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

a) Bund

Keine.

b) Länder und Kommunen

Keine.

7. Erfüllungsaufwand

7.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

7.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft wird im Rahmen des neu eingeführten § 35 Absatz 7a die Pflicht geschaffen, dass der jeweilige Fahrer eines in den Anwendungsbereich der Vorschrift fallenden Fahrzeuges im Fahrzeug die Kopie der Lizenz bzw. der Beauftragung seines Unternehmens auszulegen hat.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten:

Es wird eine neue Informationspflicht mit marginalen Auswirkungen geschaffen.

7.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Bund

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

b) Länder und Kommunen

Durch Streichung von mehreren Verkehrszeichen werden Kosten reduziert. Nachdem deren Aufstellung nicht mehr angeordnet werden kann, ist mit einer Kostenersparnis von in etwa 200 - 250 Euro pro Verkehrszeichen auszugehen. Dem steht die Einführung zweier neuer Verkehrszeichen gegenüber. Die „Parkraumbewirtschaftungszone“ (Zeichen 314.1) wird aber ebenfalls zu einer Einsparung von Kosten führen, weil zonenbezogene Verkehrszeichen das wiederholte Aufstellen von streckenbezogenen Verkehrszeichen entbehrlich machen. Das Zusatzzeichen „Inline-Skaten und Rollschuhfahren“ (Zusatzzeichen 1020-13) wird voraussichtlich nur an Aufkommensschwerpunkten dieser Sport- oder Spielart angeordnet werden. Seine Anordnung liegt in der eigenen Verantwortung der für den Straßenverkehr zuständigen Behörden der Länder. Der Austausch von Streuscheiben bei Lichtzeichenanlagen (siehe § 37 Absatz 2 Nummer 6) ist mit Kosten verbunden, allerdings ist hier eine Übergangszeit von vier Jahren festgeschrieben, die die jährlichen Ausgaben insoweit verteilt. Andererseits sind auch nur solche Lichtzeichenanlagen betroffen, die nicht für den Fahrverkehr gelten. In der Gesamtbetrachtung dürfte die finanzielle Belastung daher begrenzt sein und wird innerhalb der verfügbaren Mittel aufgefangen.

Der Neuerlass der StVO löst einen Vollzugsaufwand bei den Ländern für die Überprüfung der bestehenden Beschilderung und den Abbau zu entfernender Verkehrszeichen sowie für die Anpassung der Tatbestandskataloge und der darauf basierenden EDV-Verfahren aus. Der komplette Abbau eines Verkehrszeichens kostet in etwa 75 Euro; darin sind die Kosten einer evtl. erforderlichen Absicherung nicht enthalten. Ebenfalls unberücksichtigt sind hierbei die

Kosten für die Anfahrt zu den Schilderstandorten. Dem steht ein dadurch verringerter Unterhaltungsaufwand am Verkehrszeichen selbst, aber auch zum Beispiel bei Mäharbeiten außerorts, gegenüber.

Da nicht bekannt ist, wie viele Verkehrszeichen in Deutschland aufgestellt sind und wie viele davon entfernt werden können, ist die Gesamtkostenersparnis nicht quantifizierbar.

8. Sonstige Kosten

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

9. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

10. Nachhaltigkeit

Die Verordnung entspricht den Zielen der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie durch Schaffung einer langfristigen rechtssicheren Grundlage für ein geordnetes und sicheres Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen sind die Managementregeln (1) „Grundregel“, (5) „Strukturwandel verträglich gestalten“ und (6) „Ressourcenschonung durch Effizienzgewinne“ sowie die Nachhaltigkeitsindikatoren (1a) „Ressourcenschonung“, (2) „Klimaschutz“, (6) „Staatsverschuldung“, (7) „Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge“, (8) „Innovation“, (11b) „Mobilität“ und (13) „Luftqualität“.

Die Ziele des „Schilderwaldabbaus“ unterstützen langfristig auch die finanziellen Einsparmöglichkeiten der Länder und Kommunen, da ausgediente Verkehrsschilder oftmals nicht durch Neue ersetzt werden müssen (Indikator 6). Die Novelle ist dabei offen für Neuerungen durch den technischen Fortschritt (Tagfahrleuchten auch für Krafträder) (Indikatoren 7 und 8) und sichert somit die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Verkehrsnetzes (Managementregeln 5 und 6).

Durch die Förderung der Attraktivität des Radverkehrs sollen mehr Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegt werden können (Indikatoren 1a und 2). Dies hat zur Folge, dass vor allem die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr nachhaltig entlastet werden (Indikatoren 11b und 13). Die damit verbundene Schonung von Rohstoffen, die damit künftigen Generationen erhalten bleiben, trägt dazu bei, dass diese Generation ihre Aufgaben selbst löst und sie nicht kommenden Generationen aufbürdet (Management-Grundregel 1).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

a) Allgemeines

Eine verfassungskonforme Fassung von Rechtsverordnungen gebietet es grundsätzlich, dass Ge- und Verbote nicht „doppelt“ in der StVO enthalten sind. Alle entsprechenden Ge- und Verbote zu den in die Anlagen 2 und 3 verschobenen Vorschrift- und Richtzeichen sind nunmehr dort enthalten.

b) Im Einzelnen:

1. § 2 Absatz

Redaktionelle Änderungen, die der Klarstellung der Rechtslage hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht dienen.

Neu eingeführt wird die Einräumung eines Benutzungsrechts für linke Radwege (neu eingefügter Satz 4), ohne dass ein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist. Dies ist insbesondere vorteilhaft, wenn z. B. im Zuge von Ortsdurchfahrten ein einseitiger Zweirichtungsweg in den Ort hineinführt und nach der Ortsdurchfahrt auf einem Zweirichtungsweg weiter geführt wird oder wenn eine bedeutende Radverkehrsverbindung nur auf einem Teilabschnitt der Straße geführt werden kann. Damit kann eine mehrmalige Querung der Fahrbahn vermieden werden. Auch bei benutzungspflichtigen Radwegen kann der Radverkehr in der Gegenrichtung durch Zusatzzeichen optional zugelassen werden.

Um eine verfassungskonforme Ausgestaltung der Bewehrungsvorschriften zu gewährleisten, dürfen Ge- und Verbote in der StVO nicht „doppelt“ enthalten sein. Die in § 2 Absatz 4 Satz 2 bis 4 StVO enthaltenen Ge- und Verbote für den Radverkehr werden durch die Vorschriftszeichen 237, 240 und 241 der Anlage 2 zu § 41 StVO angeordnet und sind daher bereits nach § 49 Absatz 3 Nummer 5 StVO bewehrt. § 2 Absatz 4 Satz 2 bis 4 werden daher von der Bewehrung ausgenommen (siehe auch Begründung zu § 49 StVO).

2. § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c

Änderung der Bezifferung des Verkehrszeichens.

3. § 5 Absatz 3 Nummer 2

Das Wort „verboten“ ist durch das Wort „angeordnet“ zu ersetzen, da sich der Verordnungsbefehl an die Fahrzeugführer für das Überholverbot in Anlage 2 bei den Zeichen 276 und 277 befindet. Durch das Wort „angeordnet“ wird auf dieses Verbot hingewiesen (vergleiche auch Begründung zu § 2 Absatz 4 bezüglich der „Doppelbewehrung“).

4. § 6 Satz 1

Der Anwendungsbereich des § 6 Satz 1 wird auch auf dauerhafte Fahrbahnverengungen erweitert, die nach der Rechtsprechung durch den bisherigen Regelungstext nicht erfasst waren. Damit wird auch in solchen Fällen die Anordnung der Zeichen 208/308 weitgehend entbehrlich. Die Aufnahme des Satzes 2 dient der besseren Verständlichkeit. Dies stellt ausdrücklich den ohnehin geltenden Vorrang einer abweichenden Verkehrszeichenregelung durch die Zeichen 208/308 dar, die ein Abweichen von dieser Grundregel beinhaltet (vergleiche zum Vorrang von Verkehrszeichenregeln auch § 39 Absatz 2 Satz 1).

5. § 7

Zu Absatz 3

Änderung der Bezifferung des Verkehrszeichens entsprechend der vorgenommenen Änderung in der Anlage 3 zu § 42.

Zu Absatz 1 bis 5

Sprachlich bereinigte Übernahme der vormaligen Regelungen des § 42 Absatzes 6 Nummer 1 lit. b bis c. In § 7 sind die wesentlichen Vorschriften über die Fahrstreifenbenutzung nunmehr gebündelt. Im Absatz 3a wurde die Regelung um Fahrbahnen mit 5 Fahrstreifen ergänzt, da hierfür ein Regelungsbedarf besteht.

6. § 7a (neu)

Weitere Regelungen der vormaligen Regelungen nach § 42 Absatz 6 Nummer 1 ff. wurden ebenfalls in die allgemeinen Verhaltensregeln überführt. Dies dient der besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit der Vorschrift. Der Absatz 1 ist eine Übernahme der bis dahin in der Erläuterung f zu Zeichen 340 getroffenen Regelung; der bisherige letzte Satz zum Verzögerungstreifen wurde im Absatz 3 Satz 1 überführt. Hinsichtlich Absatz 2 handelt es sich um eine sprachlich bereinigte Übernahme der bis dahin in der Erläuterung e zu Zeichen 340 getroffenen Regelung. Dies dient auch der verfassungskonformen Gestaltung der Vorschrift, um so genannte „Doppelbewehrungen“ zu vermeiden (siehe auch Begründung zu § 2 Absatz 4). Im Interesse der besseren Verständlichkeit werden die schon lange verwendeten verkehrstechnischen Begriffe „Einfädeltstreifen“ und „Ausfädeltstreifen“ eingeführt.

7. § 8 Absatz 1a und 2

Die Vorfahrtregelung des Kreisverkehrs nach § 9a wird eingefügt, da die bisherige Regelung des § 9a zum Kreisverkehr als Ge- und Verbote für den Kreisverkehr in der Spalte 3 der Anlage 2 zum Zeichen 215 aufgenommen wurden, um eine „Doppelbewehrung“ zu vermeiden (siehe auch Begründung zu § 2 Absatz 4). Dies umfasst auch das Haltverbot auf der Fahrbahn innerhalb des Kreisverkehrs. Daher wird § 9a (alt) aufgelöst.

Im Übrigen wird Absatz 2 letzter Satz bürgerfreundlich und verständlicher formuliert.

8. § 9 Absatz 2

Die Änderungen dienen der Vereinfachung und Klarstellung der Vorschrift.

Der bisherige Satz 1 in § 9 Absatz 2 ist entbehrlich, weil der Radverkehr den Abbiegevorgang stets unter Beachtung des Gebotes „möglichst weit rechts zu fahren“ nach § 2 Absatz 2 1. Halbsatz durchzuführen hat. Die grundsätzliche Möglichkeit für Radfahrer auf der Fahrbahn abzubiegen, bleibt erhalten. Hierbei ist Absatz 1 Satz 2 weiterhin zu beachten. Dies heißt, der nach links auf der Fahrbahn abbiegende Radfahrer hat sich beim direkten Linksabbiegen bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst links

einzuordnen, hat dabei aber stets rechts von dort ebenfalls eingeordneten Fahrzeugen zu bleiben.

Im Übrigen wird deutlicher gefasst, dass dem Radverkehr eine Alternative zum direkten Linksabbiegen eröffnet ist, für die sich die Bezeichnung „indirektes Linksabbiegen“ entwickelt hat, obwohl es sich in diesem Fall nicht mehr um einen Abbiegevorgang, sondern eine Fahrbahnquerung handelt. Um dies zu verdeutlichen, wird nunmehr auf die Pflicht zur sorgfältigen Beachtung des übrigen Fahrzeugverkehrs aus beiden Richtungen ausdrücklich hingewiesen. Auch bei diesem „indirekten Linksabbiegen“ bleibt der Radfahrer „Abbieger“ im Sinne dieser Fahrverkehrsvorschrift und unterfällt solange nicht den für querende Fußgänger geltenden Vorschriften, bis er verkehrsbedingt absteigt. Erfordert die Verkehrslage ein Absteigen des Radfahrers, ist es aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich, den schiebenden Radfahrer dann wie einen Fußgänger zu behandeln mit der Folge, dass er zum Beispiel auch dem Geltungsbereich einer Lichtzeichenanlage für Fußgänger unterfällt. Dies ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten, weil in der Regel gerade weniger erfahrene Radfahrer diese besondere Abbiegemöglichkeit nutzen. Erst nach dem Überqueren der Kreuzung werden schiebende Radfahrer mit dem Aufsteigen auf das Rad dann wieder zu Radfahrern. Eine Ergänzung der Vorschrift um diesen Sachverhalt ist an dieser Stelle aber entbehrlich, weil anderenorts bereits hinreichend geregelt (§ 37 Absatz 2 Nummer 6). Hinzu kommt, dass es sich bei § 9 um eine Fahrverkehrsvorschrift handelt. Ein abgestiegener Radfahrer fährt gerade nicht mehr im Sinne dieser Vorschrift.

Von diesem „indirekten Abbiegen“ hinter dem Kreuzungsbereich ist das Abbiegen über Radverkehrsführungen zu unterscheiden. Wird eine Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich fortgeführt, darf sie dort nicht, hat man sich für das Abbiegen über diese entschlossen, wieder verlassen werden. Ihr ist im Kreuzungsbereich dann weiter zu folgen. Dies ist aus Sicherheitserwägungen wegen der Verlässlichkeit für den nachfolgenden bzw. überholenden Verkehr unerlässlich.

9. § 9a

Zur Streichung vgl. § 8 Absatz 1a.

10. § 10

Änderung der Bezifferung des Verkehrszeichens entsprechend der vorgenommenen Änderung in der Anlage 2 zu § 41 und der Anlage 3 zu § 42.

11. § 12

Zur Umbenennung von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen vergleiche Begründung zu § 7a. Zur Vermeidung der „Doppelbewehrung“ werden die mit Verkehrszeichen verbundenen Halt- und Parkverbote in den Anlagen 2 und 3 geregelt.

§ 12 ist deshalb wie folgt geändert:

- a) In § 12 Absatz 1 werden die Nummern 4, 6, 7 und 9 gestrichen und die Ge- und Verbote des Absatzes 1 in die Spalte 3 neu der Anlage 2 zu den Zeichen 293, 283, 286, 290.1, 295, 296, 297, 299 und 229 eingefügt. Das Haltverbot zu Nummer 6 lit. f des Absatzes 1 befindet sich bereits bei § 37 Absatz 3 und kann in § 12 Absatz 1 gestrichen werden. Der Teil-Text zu Nummer 7 ist zu streichen und jeweils bei den Zeichen 201, 205 und 206 einzufügen. Das Haltverbot der Nummer 7 „bis zu 10 m vor Lichtzeichenanlagen...“ wird bei § 37 in einem neuen Absatz 5 eingefügt. Die jeweiligen Nummern des Absatzes 1 sind angepasst. Das Haltverbot „auf“ Bahnübergängen kann nicht bei Zeichen 201 eingefügt werden, weil das Andreaskreuz nicht den „Bahnübergang“, sondern nur den Vorrang des Schienenverkehrs regelt; das Haltverbot bleibt deshalb in § 12 Absatz 1 Nummer 4 bestehen.
- b) Weiterhin wird Absatz 1a des § 12 gestrichen und der Text in die Spalte 3 der Anlage 2 zum Zeichen 245 eingefügt.
- c) In § 12 Absatz 3 werden die Nr. 4, 5, 6 und 8 gestrichen und die Ge- und Verbote des Absatz 3 in die Spalte 3 neu der Anlagen 2 und zu den Zeichen 224, 306, 201, 295, 296, 314, 315 und 299 eingefügt. Die jeweiligen Nummern des Absatzes 3 sind anzupassen. Ein Parkverbot links von der markierten Leitlinie für Schutzstreifen

befindet sich in Anlage 3 Nummer 3 zu Zeichen 340.

12. § 13 Absatz 2

In § 13 wird die Parkraumbewirtschaftungszone eingeführt. Damit steht den Verkehrsbehörden ein flächenwirksames Instrument zur Regulierung des Parkdruckes zur Verfügung. Die Ausweisung dieser Zonen bietet insbesondere den Vorteil, dass lediglich Beginn und Ende der jeweiligen Zone zu beschildern sind (vgl. Nummern 8 und 9 der Anlage 3), so dass eine Verringerung der Beschilderung in diesen Zonen erfolgen kann.

Wegen der Auflösungen in § 12 erhält der letzte Satz des § 13 Absatz 2 die Fassung: „Im Übrigen bleiben die Vorschriften über die Halt- und Parkverbote unberührt.“ Darüber hinaus enthält die Regelung redaktionelle Änderungen.

Absatz 3 Satz 3 wird zu Absatz 4. Dies verbessert die Lesbarkeit.

13. § 15a

Folgeänderungen zur Umbenennung des Verkehrszeichens.

14. §§ 16, 44, 45, 46, 47, 48

Die vormaligen Vorschriften beinhalteten eine Aufgabenzuweisung an die Straßenverkehrsbehörden der Länder. Dies ist nach dem in der so genannten Föderalismusreform eingefügten Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 Grundgesetz jedoch nicht mehr möglich, nach dem durch Bundesgesetz Gemeinden und Gemeindeverbänden Aufgaben (z. B. § 45 Absatz 1f) nicht übertragen werden dürfen.

Beispiel: Die bisherige Regelung des § 16 Absatz 2 Satz 1 weist den nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden, mithin insbesondere auch Kommunen, Aufgaben zu. Die Tatsache, dass die Kreise und kreisfreien Städte auf Grund des Landesrechtes die unteren Verwaltungsbehörden sind, ist unerheblich, weil die sachliche Zuweisung durch die StVO unmittelbar erfolgt. Aus diesem Grund ist § 16 Absatz 2 Satz 1 anzupassen, dass ausschließlich die *nach Landesrecht zuständige Behörde (Straßenverkehrsbehörde)* sachlich zuständig ist.

15. § 17 Absatz 2a

Im Zusammenhang mit der Diskussion der Einführung von Fahren mit Licht am Tage für Pkw, Lkw und Busse hatten sich insbesondere die Motorradfahrer ablehnend positioniert, weil ein Verlust der Auffälligkeit der Motorradfahrer, die schon heute tagsüber mit Abblendlicht fahren müssen, befürchtet wurde, wenn alle mit Licht fahren.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hatte sich deshalb mit einem alternativen Signalbild für Motorradfahrer auseinandergesetzt und Alternativen aufgezeigt (Tagfahrleuchten). Ein entsprechender Vorschlag wurde von dem Weltforum für die Harmonisierung von kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften bei der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) angenommen (Änderung der ECE-Regelung Nr. 53 (Anbau Licht Krad) und Nr. 87 (Tagfahrleuchten)) und ist am 24. Oktober 2009 in Kraft getreten. Dieser Vorschlag findet auch die Zustimmung der Motorradverbände. Dabei wurde er sowohl aus umweltpolitischen (weniger Kraftstoffverbrauch) als auch aus Verkehrssicherheitsgründen begrüßt. Damit ist es möglich, Krafträder der Kategorie L 3 (Krafträder, falls sie einen Verbrennungsmotor haben, mit mehr als 50 ccm Hubraum oder die unabhängig vom Antrieb schneller als 45 km/h fahren) mit Tagfahrleuchten auszurüsten. Die StVO würde die alternative Nutzung von Tagfahrleuchten am Tage bei Krafträdern derzeit nicht erlauben und ist deshalb anzupassen. Tagfahrleuchten dürfen allerdings tagsüber nicht benutzt werden, wenn die Voraussetzungen des § 17 Absatz 1 vorliegen („während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern“), da bei diesen Voraussetzungen am Tage stets das Abblendlicht zu benutzen ist. Dies wurde in der Änderung ausdrücklich klargestellt.

16. § 18

Folgeänderung zur Umbenennung des Verkehrszeichens.

17. § 19

Zu Absatz 1

Redaktionelle Änderung. Es werden nunmehr die Begriffe „Verkehrszeichen“ statt „Verkehrsschilder“ durchgängig verwendet.

Bei Annäherung an einen Bahnübergang ist mäßige Geschwindigkeit geboten, d. h. ein rechtzeitiges Anhalten ohne Gefahrenbremsung muss möglich sein. Da ein überholendes Fahrzeug eine deutlich höhere Geschwindigkeit haben muss als das überholte Fahrzeug (Differenzgeschwindigkeit), ist eine Annäherung an den Bahnübergang mit nur mäßiger Geschwindigkeit in diesem Falle regelmäßig nicht gegeben. Hinzu kommt die Tatsache, dass das überholte Fahrzeug in diesen Fällen die Sicht auf den Schienenweg versperrt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es daher erforderlich, das Überholen generell zu verbieten (Satz 3). Die bisherige Anordnung eines Überholverbots durch Verkehrszeichen wird hiermit entbehrlich. Dies wirkt der Überschilderung entgegen. Das nunmehr geregelte generelle Überholverbot bezieht sich ausschließlich auf die Fälle des Linksüberholens. Das Rechtsüberholen eines unter Zeichengebung nach links eingeordneten Linksabbiegers wird hierdurch nicht untersagt. Eine Konkretisierung des örtlichen Geltungsbereichs des Überholverbotes wird ergänzt.

Zum Wegfall der vormals vorhandenen Doppelbewehrung vgl. Begründung zu § 2.

Zu Absatz 2 Satz 1 Nummer 3, 4 und 5

Redaktionelle Änderung, da nunmehr mehrere Alternativen vorhanden sind. Da § 7 der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) vorschreibt, dass bestimmte Bahnübergänge durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gesichert werden müssen, wird diese Sicherungsmethode in § 19 Absatz 2 durch die Einführung der Nummer 5 ergänzt.

Zu Absatz 2 Satz 2

Redaktionelle Klarstellung, da das rote Lichtzeichen entsprechend der in Nummer 2 enthaltenen Aufzählung ergänzt wurde.

Zu Absatz 3

Nach der bisherigen Regelung des § 19 Absatz 3 mussten Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t und Züge vor Bahnübergängen bei roten oder gelben Blink- oder Lichtzeichen unmittelbar nach der einstreifigen Bake „warten“. Das neu eingeführte generelle Überholverbot nach Absatz 1 Satz 3 hätte zur Folge, dass Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t und Züge nicht mehr bis zum Bahnübergang aufschließen dürften. In der Praxis hat sich gezeigt, dass das Wartegebot für Kraftfahrzeuge über 7,5 t nicht zu einer Verbesserung der Verkehrsflüssigkeit vor Bahnübergängen geführt hat. Mit Einführung des Überholverbots nach Absatz 1 Satz 3 ist das Wartegebot entbehrlich, da ansonsten der Rückstau über den Bahnübergangsbereich hinaus verlagert würde. Nunmehr darf der Verkehrsraum auch über die einstreifige Bake (80 m) hinaus bis zum Andreaskreuz genutzt werden.

Zu Absatz 3 bis 7

Redaktionelle Änderung. Umnummerierung wegen der Aufhebung des Absatzes 3, der nun wie dargestellt in Absatz 1 Satz 3 enthalten ist.

18. § 21 Absatz 3

Fahrradanhänger werden vornehmlich zur Beförderung von Kleinkindern immer beliebter und gehören mittlerweile zum Verkehrsalltag. Bund und Länder hielten bisher ihren Einsatz im Straßenverkehr in analoger Anwendung von § 21 Absatz 3 dann für vertretbar, wenn dieser unter Beachtung des Merkblatts für das Mitführen von Anhängern hinter Fahrrädern vom 6. November 1999 (VkB1. 1999, S. 703) erfolgte. Zur Herstellung der Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften und Anforderungen, und zur Gewährleistung der Rechtssicherheit wird die Regelungslücke nunmehr geschlossen. Die Änderung in Satz 1 ist die sprachliche Anpassung an die neu angefügten Sätze 2 und 3.

19. § 24

Die Ergänzung der Vorschrift wurde im Lichte des Urteils des Bundesgerichtshofes vom 19. März 2002 (Az.: VI ZR 333/00 z. B. in NZV 2002, 225 = DAR 2002, 262 = VD 2002, 152) getroffen, das die nach wie vor überwiegende Einordnung der Inline-Skates als besondere Fortbewegungsmittel bekräftigt hat. Die Ergänzung fußt zudem auf den

Ergebnissen eines von der Bundesanstalt für Straßenwesen betreuten Forschungsprojektes „Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr“. Dem Abschlussbericht in Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 135, von Januar 2002 ist zu entnehmen, dass sich die verkehrsrechtliche Einstufung der Inline-Skates als „besondere Fortbewegungsmittel“ als am besten geeignet erwiesen hat und der Sicherheitsaspekt es zudem gebietet, sie in Verbindung mit § 25 auf die Fußgängerverkehrsflächen zu verweisen.

Mit der Ergänzung der beispielhaft aufgezählten besonderen Fortbewegungsmittel um die Inline-Skates und der ausdrücklichen Erklärung der Anwendbarkeit der Fußgängerkehrsvorschriften für diese Fortbewegungsmittel in § 24 Absatz 1 wird künftig etwaigen Unsicherheiten, auf welchen Verkehrsflächen sich die Benutzer von Inline-Skates fortbewegen dürfen, begegnet. Damit verbleibt es grundsätzlich bei der heute schon bestehenden Rechtslage: Inline-Skates sind keine Fahrzeuge. Für Inline-Skater ist eine Benutzung der Fahrbahnen, die gemäß § 2 Absatz 1 Fahrzeugen vorbehalten ist, und eine Benutzung der Radwege als Sonderwege für eine bestimmte Fahrzeugart grundsätzlich ausgeschlossen. Nach § 25 Absatz 1 müssen Inline-Skater vorhandene Gehwege benutzen. Außerorts müssen sie sich, soweit kein Gehweg vorhanden ist, am linken Fahrbahnrand fortbewegen, soweit dies zumutbar ist.

Die Vergleichbarkeit der Art der Fortbewegung mit Rollschuhen ist der mit Inline-Skates so ähnlich, dass es für diese keiner weiteren wissenschaftlichen Untersuchung bedarf. Da sich Rollschuhe mittlerweile wieder steigender Beliebtheit erfreuen, ist ihre Nennung an gleicher Stelle ebenfalls geboten.

20. § 30

Sprachliche Anpassung der Überschrift an den Inhalt der Vorschrift.

21. § 31

Zu Absatz 1

Die Umformulierung des Absatzes 1 dient der Konkretisierung. Als die Spielart kennzeichnendes Zusatzzeichen kann z. B. das Zusatzzeichen 1010-10 (Symbol Kind mit Ball) aufgestellt werden. So lassen sich nach wie vor so genannte „Spielstraßen“ ausweisen.

Zu Absatz 2

Das Forschungsvorhaben „Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen hatte zudem ergeben, dass die Nutzung der Inline-Skates im Straßenverkehr „flächhaft“ nur geringe Bedeutung besitzt und überwiegend zu Sport-, Fitness- und Freizeitwecken sowie an relativ wenigen Aufkommensschwerpunkten erfolgt. Da die strikte Zuweisung der Inline-Skater auf die Fußgängerverkehrsflächen insbesondere an solchen Aufkommensschwerpunkten (wie Parks und Naherholungsgebiete etc.) erfahrungsgemäß dort zu Unzuträglichkeiten führt, wo Gehwege mit Feinkies oder Sand belegt sind und parallel ein asphaltierter Radweg oder eine Fahrbahn mit nur geringem (Kraft-) Fahrzeugverkehr verläuft, ist es für solche Fälle zudem vertretbar, den Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit zu eröffnen, das Skaten auch auf Radwegen und Fahrbahnen ausdrücklich zuzulassen. Dies erfordert zunächst eine Ergänzung der genannten Verkehrsflächen um die Radwege (vgl. § 31 Absatz 1) mitsamt eines speziellen Zusatzzeichens, vgl. Absatz 2.

Durch die zusätzliche Festlegung besonderer Sorgfaltspflichten in Absatz 2 wird künftig auch auf solchen Verkehrsflächen ein gefahrloses Miteinander von Fahrzeugen und Inline-Skatern gewährleistet. Zudem wurde durch die bereits 2009 in Kraft getretene begleitende Verwaltungsvorschrift die Öffnung der Radwege auf die Fälle einer ausreichenden Breite des Radweges, der Fahrradstraßen und der durch Zeichen 250 gekennzeichneten Fahrbahnen auf das Vorliegen allenfalls geringen Kraftfahrzeugverkehrs beschränkt, wobei bei letzteren die zugelassene Höchstgeschwindigkeit zudem nicht über 30 km/h liegen darf.

Soll das Inline-Skaten auf nicht benutzungspflichtigen Radwegen erlaubt werden, so reicht die Anbringung des entsprechenden Zusatzzeichens aus. Zwar muss sich ein Zusatzzeichen in der Regel auf ein darüber angebrachtes Verkehrszeichen beziehen. Das Erfordernis der Bindung eines Zusatzzeichens an ein „Hauptverkehrszeichen“ würde in diesen Fällen jedoch dazu führen, dass entweder eine Freigabe solcher Radwege für das Inline-Skaten ausscheidet oder aber umgekehrt Radfahrer allein wegen der Sportbedürfnisse von Inline-Skatern in eine Benutzungspflicht der Radwege eingebunden würden, selbst wenn dafür die Voraussetzungen fehlen. Da auch Zusatzzeichen Verkehrszeichen sind (vgl. § 39 Absatz 3 Satz 1), muss es in diesen Fällen genügen, die Zulassung von Inline-Skatern durch ein isoliertes Zusatzzeichen anzuzeigen. Dabei hat das Zusatzzeichen die Bedeutung, dass der

Baulastträger die Geeignetheit der Strecke für Inline-Skater geprüft hat und die Straßenverkehrsbehörde deren verkehrliche Unbedenklichkeit dokumentiert. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass außer dem Zusatzzeichen „Inline-Skater frei“ in Wintersportorten auch das Zusatzzeichen 1010-11 mit dem Zusatz „frei“ für den Wintersport angeordnet werden kann.

22. § 35

Zu Absatz 7

Die Vorschrift muss an die geltende Rechtslage angepasst werden und nunmehr die ehemalige Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post als Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen benennen.

Zu Absatz 7a (neu)

Die in 2001 erfolgte Streichung des § 35 Absatz 7, der auch privaten Anbietern von Postdienstleistungen Sonderrechte nach § 35 einräumte, sowie das Auslaufen der in der Folge bis Ende 2009 befristeten bundesweiten Ausnahmegenehmigung für die Deutsche Post AG könnte dazu führen, dass der Bund seiner hoheitlichen Aufgabe, im Bereich des Postwesens und der Telekommunikation flächendeckend angemessene und ausreichende Dienstleistungen zu gewährleisten, nicht gerecht wird.

Vor 1998 gab es eine allein die Deutsche Bundespost begünstigende Regelung (BT-Drs. 13/8016 vom 23.06.1997). Im Zuge der Liberalisierung der Postmärkte räumte § 35 Absatz 7 StVO (Art. 2 Absatz 38 des Begleitgesetzes zum Telekommunikationsgesetzes vom 17.12.1997) in der Zeit von 1998 bis 2001 Sonderrechte für Postunternehmen ein, die Grundversorgungsleistungen erbringen: *„Solange ein Postunternehmen Grundversorgungsleistungen nach dem Postgesetz erbringt, dürfen seine Fahrzeuge auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit dies zur Erfüllung dieser Pflichten erforderlich ist [...]“*.

Die Regelung wurde durch die 33. Änderungs-Verordnung aufgehoben. Begründung (VkBl. 2001, S. 9): *„Bislang umfasst Absatz 7 S. 1 potentiell alle Postunternehmen, die Universaldienstleistungen nach dem PostG erbringen. Das PostG sieht die Auferlegung von*

Grundversorgungspflichten nur für den Fall vor, dass das in § 11 PostG umschriebene Mindestangebot an Postdienstleistungen nicht bereits durch den Markt erbracht wird oder zu erwarten ist, dass entsprechende Leistungsstörungen eintreten werden. Eine entsprechende Grundversorgungspflicht ist aber bisher keinem Unternehmen auferlegt worden. Mithin geht die geltende Fassung des § 35 Absatz 7 S. 1 entweder ins Leere oder führt bei extensiver Auslegung zu der nicht vertretbaren Konsequenz, dass alle Postdienstleister Sonderrechte in Anspruch nehmen können. [...] Die Vielzahl der dann potentiell Sonderberechtigten wäre wegen der damit einhergehenden Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs nicht hinnehmbar.“

Zwar wurde im Vorgriff auf diese Rechtsänderung zwischen Bund und Ländern erörtert, die Regelung auch auf andere in Deutschland tätigen Postdienstleister auszudehnen, die weit überwiegende Mehrheit der Länder lehnte dies aber ab. Es bestand zum einen die Auffassung, dass der Deutschen Post AG keine Probleme im Rahmen ihrer damaligen Dienstleistungserbringung - vor allem hinsichtlich der Briefkästen in Fußgängerzonen - erwachsen dürften. Zum anderen wurde wegen der Vielzahl von Postdienstleistern bei Einräumung von Sonderrechten auch für diese eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit insgesamt zum Nachteil anderer Verkehrsteilnehmer befürchtet.

Nach Abschaffung des § 35 Absatz 7 verfügte die Deutsche Post AG bis Ende 2009 über eine bundesweite Ausnahmegenehmigung für das Befahren von Fußgängerzonen auch außerhalb zugelassener Lieferzeiten und das Parken – auch in zweiter Reihe – entgegen angeordneter Halt- und Parkverbote zwecks Entleerung von Briefkästen nach § 46 Absatz 2 Satz 3. Die Ausnahmegenehmigung wurde vor dem Hintergrund, dass der Bund nach Art. 87f GG im Bereich des Postwesens flächendeckend angemessene und ausreichende Dienstleistungen, die durch das PostG und die Post-Universaldienstleistungs-Verordnung (PUDLV) konkretisiert werden, zu gewährleisten hat und die Deutsche Post AG diese Dienstleistungen erbringt, bis zum 31. Dezember 2009 verlängert. Die Ausnahmegenehmigung beinhaltete u. a. folgende Maßgaben: „[...] dürfen abweichend von § 41 Abs. 2 Nr. 5 S. 7 StVO Fußgängerbereiche (Zeichen 242) auch außerhalb der durch Zusatzschild zu Zeichen 242 angeordneten Zeiten zulässigen Anlieger- und Anlieferverkehr befahren, soweit dies zur zeitgerechten Leerung von Briefkästen ([...] mit einem Einzelgewicht bis 50 g) erforderlich ist. Ferner dürfen [...] abweichend von § 41 Abs. 2 Nr. 8 StVO trotz angeordneten Haltverbots (Zeichen 283) in unmittelbaren Nahbereich des

Briefkastens (10 m davor bis 10 m dahinter) auf der Fahrbahn zum Zwecke der Leerung von Briefkästen kurzfristig halten oder [...] in zweiter Reihe halten.

Nach Artikel 87f GG (Begründung vgl. BT-Drs. 12/7269 S. 5) gewährleistet der Bund im Bereich des Postwesens und der Telekommunikation flächendeckend angemessen ausreichende Dienstleistungen. Gemäß Absatz 2 werden diese Dienstleistungen als privatwirtschaftliche Tätigkeiten durch die aus dem Sondervermögen Deutsche Bundespost hervorgegangenen Unternehmen und durch andere private Anbieter erbracht. Der Bund bleibt für die hoheitlichen Aufgaben im Post- und Telekommunikationsbereich aber ausschließlich zuständig. Dazu zählt insbesondere, eine angemessene und ausreichende Dienstleistung flächendeckend zu sichern.

Der staatliche Handlungsauftrag zielt auf die Gewährleistung einer flächendeckenden Grundversorgung durch Sicherung der aus Sicht der Benutzer angemessenen und ausreichenden Dienstleistung. Gemeint sind das Anbieten und Erbringen der Dienste nach §§ 11 ff PostG i. V. m. der PUDLV, die Inhalt und Umfang des Universaldienstes festlegt. Die postalischen Grundversorgungsleistungen beziehen sich auf alle Universaldienste nach § 1 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 PUDLV: Briefsendungen mit einem Gewicht bis zu 2.000 g, Pakete bis zu 20 kg sowie Zeitschriften und Zeitungen. Bei der Briefbeförderung wird dabei durch § 2 Nummer 3 zudem das Qualitätsmerkmal festgelegt, dass mit einer Ausnahme im Jahresdurchschnitt mindestens 80 % an dem ersten auf den Einlieferungstag folgenden Werktag ausgeführt werden müssen.

Mit Stand 31. Januar 2010 gibt es bundesweit über 2.500 Lizenznehmer im Postbereich. Von diesen Lizenzen machen aber nur 840 Unternehmen tatsächlich Gebrauch. Briefkästen oder eigenständige stationäre Einrichtungen mit integrierter Abgabemöglichkeit im öffentlichen Verkehrsraum halten nur vereinzelte Unternehmen vor. Ehemals eigenbetriebene Filialen des marktbeherrschenden Postdienstunternehmens Deutsche Post AG wurden und werden in partnerbetriebene Filialen (i. d. R. im Einzelhandel) umgewandelt. Auch die Wettbewerber stellen ihre Dienstleistungen i. d. R. mit Partnern des Einzelhandels auf Privatgelände bereit. Der Einzelhandel ist mehrheitlich mittlerweile ebenfalls daran ausgerichtet, Parkraum für die Kunden bereitzustellen. Diese Entwicklung wird ausdrücklich begrüßt und ist für den Verkehrsteilnehmer auch erforderlich. Für Pakete, Zeitungen und Zeitschriften besteht ein so enges Zeitfenster hingegen nicht. Vor diesem

Hintergrund ist es geboten, für Briefsendungen ein von den Anlieger- und Anlieferverkehrszeiten unabhängiges Abholen und ein zügiges Entleeren von Briefkästen zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung hin zu einer zunehmenden Verlagerung von Einrichtungen, die Postdienstleistungen erbringen, außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes ist nunmehr auch unter Verkehrssicherheitsaspekten (das Gefährdungspotenzial zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer ist damit ebenfalls rückläufig) eine Wiederaufnahme der Sonderrechte für Postunternehmen zur Erfüllung des hoheitlichen Auftrags des Bundes zumindest in Bezug auf die Briefsendungen erforderlich und sachgerecht.

Die Inanspruchnahme dieser Sonderrechte ist zur Verhinderung von Missbrauch und angesichts des grundsätzlichen Ausnahmecharakters der Vorschrift nachzuweisen durch die sichtbare Auslage des Nachweises der Erbringung der Universaldienstleistung (§ 5 PostG) oder zusätzlich bei Unterbeauftragung eines Subunternehmens hinter oder an der Windschutzscheibe. Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht nach § 2 Absatz 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung sollen für die in Frage kommenden Fahrzeuge nicht gelten. Durch diese Auslagepflicht wird eine neue Informationspflicht für die Wirtschaft begründet. Der Aufwand hierfür und die daraus ggf. sich ergebenden Kosten sind aber als marginal einzustufen.

23. § 37

Zu Absatz 1

Redaktionelle Änderung, vgl. Austausch der Bezeichnung Verkehrsschild durch Verkehrszeichen. Das gestrichene Haltverbot des § 12 Absatz 1 Nummer 7 vor Lichtzeichen ist nunmehr in dem neuen Satz 2 normiert. Zur Normierung des Haltverbots in Satz 2 siehe Begründung zu § 12 lit. a.

Zu Absatz 2 Nummer 4

In der „Schilderwaldnovelle“ wurde eine Erweiterung des Berechtigtenkreises bei Befahren von durch Zeichen 245 gekennzeichneten Bussonderfahrstreifen vorgenommen. Gleichsam ist eine Änderung in dieser Vorschrift als Folgeregelung vorzusehen.

Zu Absatz 2 Nummer 6

Die Regelung des Absatz 2 Nummer 6 Satz 3 hat bis zum 31. Dezember 2016 Gültigkeit. Auf Grund der Neuregelung in § 37 Absatz 2 Nummer 6 Satz 2 ist eine Umrüstung von Lichtzeichen für Radfahrer erforderlich. Weil die Nachrüstung insbesondere in Großstädten mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist, auch wenn lediglich die Streuscheiben ausgetauscht werden müssen, wird eine Übergangsfrist bis 31. Dezember 2016 eingeräumt. In der Freien und Hansestadt Hamburg z. B. sind nach einer Schätzung ca. 1000 der rund 1.700 Hamburger Lichtzeichenanlagen mit ca. 10.000 bis 15.000 Signalgebern von der Maßnahme betroffen. Daher ist ein Umrüstungszeitraum von mindestens drei Jahren vorzusehen.

Die Ergänzung verdeutlicht die bereits bestehende Rechtslage für den Fall, dass die Radwegefurt nicht an eine Fußgängerfurt grenzt und keine gesonderten Lichtzeichen für den Fahrradverkehr vorhanden sind. Erforderlich ist, dass die Fußgängersignale in Fällen, wo keine Lichtzeichen für Radfahrer vorhanden sind und die Radwegefurt an eine Fußgängerfurt grenzt, durch das Symbol „Radverkehr“ ergänzt werden. Die Straßenverkehrsbehörden müssen bei der Einmündung von Radwegefurten, meist mit vorgelagerter Haltlinie, darauf achten, dass der Radverkehr auch dann signaltechnisch abgesichert geführt wird, wenn weder das Hauptsignal für den Kraftfahrzeugverkehr zu sehen, noch ein besonderes Radfahrersignal vorhanden ist. Durch Veränderung der Masken an den Fußgängersignalen (Kombination der Symbolen „Radverkehr“ und „Fußgänger“) ist zu gewährleisten, dass der Radfahrer sich dann nach diesen Signalen richtet. Die Kombination des Signalträgers mit den Symbolen „Radverkehr“ und „Fußgänger“ gilt dann auch als „besonderes Lichtzeichen für Radfahrer“ i. S. d. § 37 Absatz 2 Nummer 6. Befindet sich die Radverkehrsführung neben der Fahrbahn einer Einmündung oder am kurzen Arm der T-Kreuzung, sind die für den Fahrverkehr geltenden Lichtzeichen nicht zu beachten, auch wenn in dem Bereich keine besonderen Lichtzeichen für Radfahrer oder Fußgänger (Übergangsregelung bis zum 31. Dezember 2016) vorhanden sind, wenn Radfahrer weder den Fahr- noch den Fußgängerverkehr kreuzen.

Zu Absatz 5

Der bisherige Absatz 3 Satz 2 2. Halbsatz „davor darf nicht gehalten werden“ wird gestrichen, da dieser in Absatz 5 enthalten ist. Das gestrichene Haltverbot des § 12 Absatz 1 Nummer 6 lit. f befindet sich nunmehr in diesem Absatz. Dort, wo Dauerlichtzeichen die Fahrstreifen „bewirtschaften“, besteht Haltverbot. Hierbei ist es gleich, ob der Fahrstreifen durch Dauerlichtzeichen mit rot gekreuzten Schrägbalken gesperrt, mit grünen Pfeilen freigegeben oder mit gelben Pfeilen zu wechseln ist. Ohne Haltverbote wäre die verkehrstechnische Regelung nicht realisierbar, weil vor jedem Signalwechsel der Dauerlichtzeichenanlage zuerst die Fahrstreifen bzw. Fahrbahn von haltenden oder parkenden Fahrzeugen frei zu machen wären.

24. § 39**Zu Absatz 2 bis 6**

Absatz 2 Satz 3 „regelmäßig rechts“ dient dem Ziel des Abbaus des „Schilderwaldes“. Oftmals ist die Anordnung eines Verkehrszeichens ausreichend, vornehmlich rechts. Die Wortwahl „regelmäßig“ lässt in begründeten Einzelfällen Abweichungen zu, vgl. VwV-StVO zu §§ 39 - 43, Rn. 28, z. B. die Kennzeichnung besonders gefährlicher Straßenstellen. Der bisherige Absatz 2 Satz 1 und der bisherige Absatz 3 Satz 1 werden zusammengefasst. Der Grundsatz des Vorrangs der Regelungen durch Verkehrszeichen vor den allgemeinen Verkehrsregeln wurde mit der Definition des Begriffes „Verkehrszeichen“ zwecks besserer Übersichtlichkeit zusammengefasst, vgl. Absatz 2. Die Einfügung des Absatzes 2 Satz 4 ermöglicht z. B. die in der Praxis bereits anzutreffende unterschiedliche Anordnung von Geschwindigkeiten je Fahrstreifen. Die Ergänzung des Satzes 3 im Absatz 3 um das Wort „unmittelbar“ soll den Verkehrsteilnehmern verdeutlichen, dass sich die Regelung des Zusatzzeichens nur auf das direkt darüber angebrachte Verkehrszeichen bezieht. In begründeten Fällen stehen Zusatzzeichen auch unmittelbar über dem Verkehrszeichen, z. B. zu Zeichen 205. Der bisherige Absatz 2 Satz 5 und 6 wird zu Absatz 4. Durch das Wort „Leuchten“ in Satz 2 des Absatz 4 soll verdeutlicht werden, dass die Zeichen nicht durch „Lichter“, sondern mittels „technischer Leuchten“ (meist Dioden oder Glasfasertechnik) erzeugt werden.

Weiterhin wurde die Bedeutung von Markierungen, Markierungsknopfreihen und anderer Fahrbahnbegrenzungen in den neuen Absatz 5 aufgenommen. Zur Klarstellung wurden auch

Markierungen von Radverkehrsführungen mit aufgenommen, wobei durch die gewählte Formulierung deutlich wird, dass nicht die Radverkehrsführung als solche, sondern die entsprechende Markierung die Bedeutung eines Verkehrszeichens hat. Die Wiederholung des Wortes „vorübergehende“ in Satz 3 des Absatz 5 soll Zweifel beseitigen, dass auch „gelbe Leitschwellen oder Leitborde“ weiße Markierungen aufheben.

Die Ergänzung um die Worte „Schriftzeichen und“ in Satz 8 des Absatzes 5 soll klar stellen, dass auch Schriftzeichen keine selbständigen Ge- oder Verbote enthalten, z. B. Schriftzeichen „BUS“ auf Zeichen 224 oder 245. Gleiches gilt für Verkehrszeichen auf der Fahrbahn. Hierzu wird auf die Begründung zur Streichung des § 41 Absatz 1 verwiesen.

Darüber hinaus wird für den Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Stadtraumgestaltung klar gestellt, dass in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen Fahrbahnbegrenzungen auch mit anderen Mitteln als Markierungen dargestellt sein können. Sie entfalten dann die gleiche Wirkung.

In Absatz 7 werden die Anlagen 1 bis 3 zu den §§ 40 – 42 ausdrücklich genannt. Dies trägt der neuen Systematik der StVO Rechnung, in welcher die Verkehrszeichen aus dem Verordnungstext in die Anlagen verschoben wurden.

Zu Absatz 7 – Sinnbild „Gespannfuhrwerke“

Das in letzter Zeit wieder zu beobachtende vermehrte Aufkommen von Kutschen und anderen Fahrzeugen, die von Tieren gezogen werden, macht es erforderlich, das Sinnbild „Gespannfuhrwerke“ in die StVO aufzunehmen. Vornehmlich in Gebieten mit hohem touristischem Aufkommen sind derartige Fuhrwerke (z. B. Pferdekutschen oder -droschken) zu beobachten, aber auch beim individuellen oder gewerblichen Gütertransport in verschiedenen Bereichen (z. B. Brauereien, Biolandwirtschaft). Das Sinnbild „Gespannfuhrwerke“ kann als Zusatzzeichen z. B. als Ausnahme zum Durchfahrverbot in historischen Altstädten dienen.

Zu Absatz 8 – Sinnbilder

Um auch für die Öffentlichkeit eine „Lichtung des Schilderwaldes“ deutlich zu machen, sind die in der StVO verankerten Verkehrszeichen auf das notwendige Maß reduziert und nur bundesweit gängige Verkehrszeichen in den Anlagen der StVO dargestellt.

Andererseits ist nicht zu verkennen, dass für bestimmte wichtige örtliche Bedürfnisse auch seltener anzutreffende Verkehrszeichen weiterhin notwendig sein können. Um beiden Maßgaben Rechnung zu tragen, werden die Gefahrzeichen in Anlage 1 der StVO gestrichen, die nur selten angeordnet werden. Die selten anzutreffenden Sinnbilder stehen aber weiterhin zur Verfügung, in dem sie in den neuen Absatz 8 des § 39 überführt werden („Steinschlag“, „Schnee- und Eisglätte“, „Ufer“, „Splitt, Schotter“, „bewegliche Brücke“, „Flugbetrieb“ und „Fußgängerüberweg“). Hinzu kommen die Sinnbilder „Viehtrieb“ und „Reiter“, die in Absatz 7 aufgeführt sind, aber auch bei besonderen Gefahrenlagen angeordnet werden können. Hierbei wird den für den Straßenverkehr zuständigen Behörden in der VwV-StVO zu § 39 eine vorrangige Prüfungspflicht auferlegt, ob vor der spezifischen Gefahr nicht auch mit Zeichen 101 und einem geeigneten Zusatzzeichen gewarnt werden kann.

Zu Absatz 9

Zur Wahrung des Ausschließlichkeitsgrundsatzes, d. h. der Verkehrsteilnehmer hat lediglich die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu beachten, die Gegenstand der StVO oder einer Verkehrsblattverlautbarung des für den Verkehr zuständigen Ministeriums sind (siehe hierzu BGHSt 26, 348), ist es erforderlich, einen entsprechenden Verweis auf den Verkehrszeichenkatalog und die dort dargestellten Varianten aufzunehmen und auf den Veröffentlichungsort hinzuweisen, damit jeder Verkehrsteilnehmer von den entsprechenden Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen Kenntnis erlangen kann.

25. § 40

Zu Absatz 1

Die Konkretisierung der an Gefahrzeichen geknüpften allgemeinen Verhaltenspflichten trägt zu einem restriktiveren Einsatz von Vorschriftzeichen bzw. Verkehrszeichenkombinationen bei. Der allgemeine Hinweis, sich auf die Gefahr einzurichten, wird konkreter formuliert, es wird die Verringerung der Geschwindigkeit gefordert. Damit erübrigen sich Gefahrzeichen überall dort, wo eine Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf die bevorstehende Gefahrensituation nicht zwingend erforderlich ist.

Zu Absatz 2, 4 und 5

Das Wort „Zusatzschild“ wird entsprechend der grundsätzlich neuen Bezeichnung „Verkehrszeichen“ durch das Wort „Zusatzzeichen“ ersetzt.

Zu Absatz 6 und 7

Zur Verschiebung der Verkehrszeichen in Anlagen wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Beginn der Begründung verwiesen.

Die vormals in diesen Absätzen 6 und 7 enthaltenen Verkehrszeichen sind nunmehr in der Anlage 1 enthalten. Nicht in die Anlage übernommen, sondern in einem neuen Absatz 8 des § 39 eingebettet werden die Sinnbilder „Steinschlag“, „Schnee- und Eisglätte“, „Ufer“, „Splitt, Schotter“, „bewegliche Brücke“, „Flugbetrieb“ und „Fußgängerüberweg“. Durch die Einführung des neuen Absatzes 8 des § 39 wird den für den Straßenverkehr zuständigen Behörden ermöglicht, Gefahrzeichen mit den vorgenannten Sinnbildern anzuordnen. Gleiches gilt für die in Absatz 7 befindlichen Sinnbilder „Reiter“ und „Viehtrieb“. Vergleiche dazu die Begründungen zu § 39. Im Übrigen bleibt es bei der bisherigen Aufteilung in allgemeine und besondere Gefahrzeichen. Die Gefahrzeichen nach Anlage 1 sind für besondere Gefahrenlagen nicht abschließend (vgl. § 39 Absatz 8).

Bezüglich der vorgenommenen Änderungen im Übrigen zu den einzelnen Verkehrszeichen wird auf die Begründungen zu den jeweiligen Verkehrszeichen verwiesen.

26. § 41

Die in den bisherigen Absätzen 3 und 4 des § 41 enthaltenen Gebote, Verbote und Erläuterungen werden zur besseren Übersicht in Form von Anlage 2 ausgegliedert.

Zu Absatz 1

Die in § 41 Absatz 1 enthaltene Formulierung dient der Rechtsbereinigung, weil seit der Entscheidung des BGH vom 4. Dezember 1964 (NJW 1965, 308 ff.) unstrittig ist, dass Ge- und Verbote auch Gegenstand von Verkehrszeichen sein können. Auch das BVerwG hat bereits mehrfach entschieden, dass Vorschriftzeichen einen Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung darstellen (z. B. BVerwG 3 C 32.09 Urteil vom 25. September 2010, DAR 2011, S. 39). Die jeweiligen Ge- und Verbote ergeben sich unmittelbar aus den

Verkehrszeichen. Die Verkehrszeichen des bisherigen § 41 sind nunmehr in der Anlage 2 zu § 41 enthalten. Absatz 2 legt an den Verkehrsteilnehmer gerichtet fest, wo Vorschriftzeichen zu erwarten sind.

Zu Absatz 2

Die bisherigen Regelungen in Satz 1 und 2 (u. a. über regelmäßig rechts stehende Verkehrszeichen) werden aus systematischen Gründen in § 39 Absatz 2 Satz 3 und 4 übernommen. Der Klammerzusatz des Satzes 2 war dabei entbehrlich, Fahrstreifen können nur durch Zeichen 295, 296 und 340 markiert werden.

Der Satz 3 bleibt im Wesentlichen unverändert und wird zum neuen Satz 1, die Änderungen sind rein redaktioneller Art.

Der bisherige Satz 4 wurde Satz 2 und zum vorherigen unbestimmten Rechtsbegriff „nötig“ konkretisiert (Gründe der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs). Der bisherige Hinweis auf § 40 Absatz 2 galt beispielhaft und war damit entbehrlich.

Die bisherige Regelung in Absatz 2 Satz 5 wird in Satz 3 überführt. Es bleibt bei der Möglichkeit, Vorschriftzeichen in ihrem Bedeutungsgehalt allgemein zu beschränken oder allgemeine Ausnahmen von ihnen zuzulassen. Auch bei der Möglichkeit der Anordnung von besonderen Zusatzzeichen verbleibt es. Diese sind explizit bei den Verkehrszeichen aufgeführt und damit abschließend. Die Änderungen im Klammerzusatz dienen zunächst der Rechtsbereinigung, weil hinter Zeichen 237 und 250 keine besonderen Zusatzzeichen mehr aufgeführt sind. Zu Zeichen 250 wird auf § 31 Absatz 1 mit seiner Begründung verwiesen. Es verbleiben die Möglichkeiten, die Parkverbotsregelungen auch auf den Seitenstreifen zu erweitern oder nur für den Seitenstreifen vorzusehen, der nicht Teil der Fahrbahn ist. Hinzu kommt die nunmehr bestehende Möglichkeit, Zeichen 277 mit Hilfe des neuen Zusatzzeichens 1061 auf Kraftomnibusse und Pkw mit Anhänger auszudehnen und auf eine zulässige Gesamtmasse ab 2,8 t. Dies ist u. a. für die Anhaltekontrollen des BAG notwendig und entspricht dem für diese Zwecke erarbeiteten Regelbeschilderungsplan.

Der ehemalige Absatz 4 befindet sich nunmehr im Wesentlichen in § 39 Absatz 5. Zur Begründung wird auf die dortige Begründung verwiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass eine redaktionelle Anpassung des ehemaligen Absatzes 4 der nunmehr

differenzierteren Darstellung von Verkehrseinrichtungen in der Anlage 4 zu § 43 geschuldet ist.

27. § 42

Entsprechender Aufbau zu § 41 für Richtzeichen. Die vormals in den Absätzen 2 bis 8 enthaltenen Gebote, Verbote und Erläuterungen werden zur besseren Übersicht in Form einer Anlage (Anlage 3) ausgegliedert. Die in der Anlage geschaffenen Abschnitte orientieren sich an der Absatzunterteilung des bisherigen § 42 mit Ausnahme des bisherigen Absatzes 8. In diesem waren Wegweisung, Umleitungsbeschilderung und sonstige Verkehrsführung unübersichtlich geregelt. Mit Schaffung der Anlage 3 wird die Gelegenheit genutzt, durch die neu geschaffenen Abschnitte 10, 11 und 12 der Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) die Wegweisung (Abschnitt 10), die Umleitungsbeschilderung (Abschnitt 11) und die sonstige Verkehrsführung (Abschnitt 12) voneinander zu trennen. Die neue Struktur ermöglicht, sämtliche Verkehrszeichen mit ihren Geboten, Verboten und Erläuterungen auf einen Blick bürgerfreundlich zu erfassen.

Die Konkretisierung des Begriffs „Anordnung“ durch „Ge- oder Verbote“ in Absatz 1 und die ausdrückliche Klarstellung der Verhaltenspflichten in Absatz 2 trägt der neuen Systematik, der Wortwahl in der Anlage und der gleichsam getroffenen Darstellung der Ordnungswidrigkeiten in § 49 Absatz 3 Nummer 5 (neu) Rechnung. So werden die Pflichten für den Verkehrsteilnehmer bürgerfreundlich verdeutlicht und gleichsam unterstrichen, dass Richtzeichen den Verkehr im Allgemeinen nur durch Hinweise erleichtern sollen; eine Ordnungswidrigkeit bei Nichtbeachtung eines Zeichens daher in diesen Fällen allein durch einen Verstoß gegen § 1 begründet ist.

Absatz 6 Satz 1 und Nummer 3 wurden zwecks Bündelung in § 39 Absatz 5 verschoben.

28. § 43**Zu Absatz 1**

Es erfolgte eine Konkretisierung zur besseren Verständlichkeit der Vorschrift.

Verkehrseinrichtungen wirken sich regelnd, sichernd oder verbietend auf den Verkehr aus. Je nach Wirkung sind sie daher unterschiedlich farblich zu gestalten. Die farbliche Hervorhebung solcher Einrichtungen ist stets geboten, soweit solche Einrichtungen ein Ge- oder Verbot enthalten. Haben sie einen rein hinweisenden Charakter, kann auf diese farbliche Hervorhebung verzichtet werden. Dem Umstand ihrer nur vorübergehenden Bedeutung trägt die hier im Zusammenhang mit § 39 Absatz 5 Satz 3 stehenden Farbe gelb Rechnung.

Zu Absatz 3

Die vormals in dem Absatz 3 enthaltenen Erläuterungen werden zur besseren Übersicht in Form von Anlagen ausgegliedert.

Ausnahme: Das Verbot durch Absperrgeräte abgesperrte Straßenflächen zu befahren, wurde nicht mit den Erläuterungen in die Anlage ausgegliedert, dort dann als Ge- oder Verbot verankert, sondern verbleibt im § 43.

Die neue Struktur ermöglicht sämtliche Verkehrseinrichtungen mit den dazugehörigen Erläuterungen auf einen Blick bürgerfreundlich zu erfassen. Auch die entsprechende Vorschrift in 49 Absatz 3 Nummer 6 trägt dieser Besonderheit Rechnung.

29. § 44 Absatz 1 Satz 2

Satz 2 entfällt, da sich das Weisungsrecht nach den landesrechtlichen Vorschriften richtet.

30. § 45**Zu Absatz 1f (neu)**

Nach § 40 Absatz 1 BImSchG beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der

straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalteplan oder ein Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 BImSchG dies vorsehen. Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Rechtsfolgenverweisung. Absatz 1f trägt diesem Umstand Rechnung.

Zu Absatz 3a

Für Zeichen 386 regelt der bisherige § 45 Absatz 3a, dass die Straßenverkehrsbehörde nur im Einvernehmen mit der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes oder der von ihr beauftragten Stelle die Aufstellung des Zeichens 386 erlässt. Die neu eingeführten Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 sind Alternativen zu Zeichen 386.1 (vormals Zeichen 386). Erlässt die Straßenverkehrsbehörde die Anordnung zur Aufstellung eines der Alternativzeichen hat dieses auch im Einvernehmen mit der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes oder der von ihr beauftragten Stelle wie beim vormaligen Zeichen 386 stattzufinden. Wegen der größeren Nähe der örtlichen Straßenverkehrsbehörde zu den Fremdenverkehrsverbänden ist der Zustimmungsvorbehalt der obersten Landesbehörde für touristische Verkehrszeichen beizubehalten; er muss aber nicht in der Rechtsverordnung selbst stehen. Die Interessenlage der obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes lässt sich auch durch die an die Straßenverkehrsbehörden gerichteten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO schützen, indem dort an diese gerichtet eine Pflicht zur Einvernehmensherstellung verankert wird. Daher wurde Absatz 3a des § 45 bereits mit der letzten Änderung der VwV-StVO in die VwV zu § 45 verschoben.

Zu Absatz 9 Satz 2

Eines der wesentlichen Ziele der „Schilderwaldnovelle“ ist die Förderung des Radverkehrs. Dazu wird auf die allgemeine Begründung verwiesen. Dazu gehört auch, den Behörden vor Ort größere Spielräume bei der Anlage von Radverkehrsanlagen einzuräumen. Mit diesem Ziel ist es nicht vereinbar, das Erfordernis der strengen Voraussetzungen dieser Vorschrift an die Anordnung eines Schutzstreifens zu stellen, mit dem ein grundsätzliches Überfahrverbot der Leitlinie einhergeht, was sich beschränkend auf den fließenden Verkehr auswirkt. Gleiches gilt auch für die Anordnung von Fahrradstraßen, mit denen ein grundsätzliches Benutzungsverbot für andere Fahrzeugführer und eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehen. Diese Verkehrszeichenanordnungen werden daher nach dem Vorbild der Tempo 30-Zonen oder der Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von Satz 2 ausgenommen.

Zu Absatz 9 Satz 3

Durch das Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen erhält das bisherige Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge die neue Bezeichnung „Bundesfernstraßenmautgesetz“.

31. § 46 Absatz 3 Satz 4

Das neue Verfahrensmanagement für die Durchführung des Verfahrens zur Erlaubnis von Großraum- und Schwertransporten (VEMAGS) stellt ein internet-basiertes Verwaltungsverfahren dar. Hier werden u. a. Anhörung sowie Vorbereitung, Ausführung und Zustellung der Erlaubnisbescheide auf elektronischem Wege vorgenommen. Lief dieses Verfahren bislang nur im Probetrieb, soll es in den Regelbetrieb überführt werden. Dazu ist u. a. eine Gleichstellung papiergebundener mit elektronischen Bescheiden erforderlich. Wesentlich ist, dass die Authentizität gewahrt bleibt. Dies wird im Wege der elektronischen Signatur gewährleistet.

32. § 49

Im Wesentlichen redaktionelle Folgeänderungen. Die vormalig in den §§ 41 - 43 enthaltenen Gebote, Verbote und Erläuterungen werden zur besseren Übersicht in Form von Anlagen ausgliedert. Diese Ausgliederung erfordert auch Änderungen des § 49. In § 49 Absatz 1 Nummer 2 sind § 2 Absatz 4 Satz 2 bis 4 von der Bewehrung ausgenommen, da die in den vorgenannten Vorschriften enthaltenen Ge- und Verbote durch die Vorschriftszeichen 237, 240 und 241 der Anlage 2 zu § 41 angeordnet werden und eine Zuwiderhandlung gegen die durch diese Vorschriftszeichen angeordneten Ge- oder Verbote bereits nach § 49 Absatz 3 Nummer 5 bewehrt ist (siehe auch Begründung zu § 2 Absatz 4). In § 49 Absatz 1 Nummer 5 wird § 5 Absatz 3 Nummer 2 von der Bewehrung ausgenommen, da der Verstoß gegen die durch Zeichen 276, 277 angeordneten Überholverbote bereits nach § 49 Absatz 3 Nummer 5 bewehrt ist. Nach dem vormaligen § 49 Absatz 3 Nummer 4 handelte ordnungswidrig, wer entgegen § 41 eine durch ein Vorschriftzeichen gegebene Anordnung nicht befolgt. Der Sanktionsvorschrift wäre in dieser Form nach der Umstrukturierung von § 41 nicht mehr zu entnehmen, welche Ge- und Verbote im Einzelnen betroffen sind. Selbiges gilt für die Umstrukturierung des § 42. Aus der Spalte „Gebote und Verbote“ der Anlagen ergeben sich nunmehr die konkreten Handlungen, die der Bewehrung zuzuführen

waren. Die Auffangvorschriften des sachlich-rechtlichen Teils genügen den Anforderungen, die an zu bewehrende Tatbestände zu stellen sind. Daher ist es ausreichend, dass die in Bezug zu nehmenden Anlagen und Nummern in den Bußgeldtatbeständen soweit wie möglich zusammengefasst werden. Diese Systematik wurde in § 43 durchbrochen, dem wurde in Absatz 3 Nummer 6 Rechnung getragen.

Weiterhin wurde § 49 StVO dahingehend geändert, dass Verweise auf die bewehrten sachlich-rechtlichen Vorschriften konkretisiert wurden. Durch die Konkretisierung wurden insbesondere Verweisungen auf nicht bewehrbare Ausnahmeregelungen aus den Bußgeldtatbeständen herausgenommen. Betroffen sind die Bestimmungen in § 49 Absatz 1 Nummer 7, 10, 17, 19, 20, 22 und 28. Durch Ergänzung des § 31 wurde in § 49 Absatz 1 Nummer 26 für den neuen Tatbestand des § 31 Absatz 2 eine Bewehrung geschaffen. Die Anpassungen in Absatz 4 Nummer 5 sind die Folge der Erweiterung des § 46 Absatz 3 in Bezug auf die Ausdrücke und digitalisierten Bescheide.

Weiterhin erfolgt eine Anpassung der Vorschrift an den geänderten § 9 Absatz 2. Schließlich wurde die „Doppelbewehrung“ bei § 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 beseitigt.

33. § 51

Für Zeichen 386 regelt der bisherige § 51, dass die Kosten die Initiatoren (z. B. Fremdenverkehrswirtschaft) zu tragen haben. Die neu eingeführten Zeichen 386.2 und 386.3 sind Alternativen zu Zeichen 386.1 (vormals Zeichen 386). Wählt ein Initiator eine der Alternativzeichen, muss ihn die besondere Kostenregelung wie bei dem vormaligen Zeichen 386 ebenfalls treffen. Die Kostenabwälzung ist auch nach § 5b Absatz 3 StVG möglich. Zur Klarstellung wird angemerkt, dass – wie für das vormalige Zeichen 386 – unter Kosten die Kosten für Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen zu verstehen sind.

34. § 52

Rechtsbereinigung, § 52 enthält keinen eigenen Regelungsinhalt und kann daher aufgehoben werden, zudem fehlt es an einer Ermächtigungsgrundlage. Es bleibt aber trotz

Wegfalls der Vorschrift bei der Tatsache, dass die StVO der Erhebung von Entgelten für die Benutzung von Verkehrsflächen, an denen kein Gemeingebrauch besteht, auf Grund anderer als straßenverkehrsrechtlicher Bestimmungen nicht entgegensteht.

35. § 53

Rechtsbereinigung, nach Ablauf der Übergangsfristen können die Regelungen aufgehoben werden.

Zu Absatz 2a bis e (neu)

Die Übergangsregelungen sollen sicherstellen, dass der Austausch der Schilder im Rahmen der laufenden Instandhaltung erfolgen kann, so dass gesonderte, kostenintensive Umbeschilderungsmaßnahmen vermieden werden können.

Für das Zeichen 389 müssen die gleichen Übergangsvorschriften gelten wie für das zielgleiche Zeichen 388.

Die Zeichen 311 konnten bislang im oberen Bereich weiß sein, wenn die Ortschaft, auf die hingewiesen wird, zu derselben Gemeinde wie die zuvor durchfahrene Ortschaft gehört. Künftig ist diese Gestaltungsmöglichkeit nicht mehr möglich. Die weiße Einfärbung wird in Übereinstimmung mit den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) und der VwV-StVO abgeschafft. Aus Gründen der Kostenersparnis bleiben die Verkehrszeichen solange stehen, bis sie abgängig sind.

36. Anlagen 1 bis 3

Die bisher im fließenden Text der StVO eingebetteten Verkehrszeichen werden in einer bürgerfreundlich dargestellten tabellarischen Form in einzelne Anlagen überführt. Die vormals im Text enthaltenen Ge- und Verbote sind nunmehr in einer eigenen Spalte für den Verkehrsteilnehmer erkennbar. Es ist für den Verkehrsteilnehmer als Adressat einfacher, die entsprechenden Ge- und Verbote zu erkennen, was zu einer höheren Akzeptanz und Befolgung führt. Die Anlage 1 wurde in Abschnitt 1 und Abschnitt 2 unterteilt. Abschnitt 1

enthält die Allgemeinen Gefahrzeichen und Abschnitt 2 enthält die Besonderen Gefahrzeichen.

Die Anlage 2 wurde in Abschnitte unterteilt. Die Abschnitte orientieren sich in ihrer Einteilung an der Einteilung des bisherigen § 41 Absatz 2 und Absatz 3. Die Regelungen der „vorübergehenden Markierungen“, die bisher in § 41 Absatz 4 geregelt sind, werden nun in § 39 geregelt.

Die Anlage 3 wurde in Abschnitte unterteilt. Die Abschnitte orientieren sich im Wesentlichen in ihrer Einteilung an der Einteilung der bisherigen Absätze 2 bis 7 des § 42. Hinsichtlich des bisherigen Absatzes 8, der die Wegweisung, Umleitungsbeschilderung und sonstige Verkehrsführung in einem Absatz regelte, wurde die Neuunterteilung in Abschnitten dahingehend genutzt, dass Wegweisung, Umleitungsbeschilderung und sonstige Verkehrsführung nunmehr in eigenständigen Abschnitten wieder zu finden sind. In Anlage 4 finden sich die Verkehrseinrichtungen und Erläuterungen wieder, die im bisherigen § 43 Absatz 3 geregelt waren.

Vorbemerkung zu den nach § 39 Absatz 7 und 8 verschobenen Sinnbildern der Gefahrzeichen 113, 115, 116, 128, 129, 134, 140, 144 und zu den in den Verkehrszeichenkatalog verschobenen, aus der StVO herausgenommenen Verkehrszeichen

Die in der StVO verankerten Verkehrszeichen sind auf das notwendige Maß zu reduzieren. Gleichwohl können Situationen entstehen, die es erforderlich machen, für bestimmte wichtige lokale Bedürfnisse auch „weggefallene“ Verkehrszeichen einzusetzen. Um dem gerecht zu werden, sollen zwar bestimmte Gefahrzeichen aus bildlicher Darstellung der StVO herausgenommen werden, die sehr selten angeordnet werden. Die Symbole dieser Zeichen sollen aber weiterhin für die Anordnung solcher Verkehrszeichen zur Verfügung stehen. In einem neuen Absatz 8 in § 39 werden deshalb die Sinnbilder „Steinschlag“, „Schnee- oder Eisglätte“, „Ufer“, „Splitt, Schotter“, „bewegliche Brücke“, „Flugbetrieb“ und „Fußgängerüberweg“ verankert, die es den für den Straßenverkehr zuständigen Behörden ermöglichen, bei dringendem und unabweisbarem Bedarf, Gefahrzeichen mit solchen Sinnbildern anordnen zu können. Hierbei ist in der VwV-StVO zu § 39 eine vorrangige Prüfungspflicht auferlegt, ob vor der spezifischen Gefahr nicht auch mit Zeichen

101 und einem geeigneten Zusatzzeichen gewarnt werden kann.

Andere Verkehrszeichen, wie beispielsweise Zeichen 316, 317, 353, 355, und 359 stellen lediglich Untervarianten von Hauptverkehrszeichen dar und wurden in den Verkehrszeichenkatalog verschoben. Dies steht im Einklang mit dem Ausschließlichkeitsgrundsatz, der besagt, dass zur Verkehrsregelung nur die in der StVO vorgesehenen oder bildlich dargestellten sowie die vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen seiner Ermächtigung besonders zugelassenen Zeichen und Einrichtungen verwendet werden dürfen (siehe hierzu BGHSt 26, 348-351). Das entspricht auch der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, die ausdrücklich bestimmt, dass nur die in der StVO genannten Verkehrszeichen oder solche, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gegeben hat, verwendet werden dürfen. Der Verkehrszeichenkatalog ist Teil der VwV-StVO, er ergeht durch die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates und wird im Bundesanzeiger verkündet. In der Folge veröffentlicht das für den Verkehr zuständige Bundesministerium den Verkehrszeichenkatalog im Verkehrsblatt.

aa) Zu Anlage 1

Zeichen 101

Das vormalige Zusatzzeichen 1052-38 (schlechter Fahrbahnrand) und das Zeichen 388 werden gestrichen, da dem Verkehrsteilnehmer der Bedeutungsgehalt des Gefahrzeichens mit warnender Funktion des Zusatzzeichens und insbesondere die unterschiedliche Ausgestaltung der einzelnen Zusatzzeichen nicht verständlich sind. Der durch das vormalige Zusatzzeichen 1010-11 erlaubte Wintersport in Verbindung mit dem Gefahrzeichen 101 wird in § 31, der sich auch mit der möglichen Zulassung anderer Sport- und Spielarten im öffentlichen Verkehrsraum befasst, geregelt.

Zeichen 103

Sprachliche Änderung durch allgemeine Formulierung „Kurve“.

Zeichen 105

Vgl. Begründung zu Zeichen 103.

Zeichen 114

Durch die Änderung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass es infolge spezifischer Materialien Fahrbahnoberflächen gibt, bei denen der Kraftschlusswert bei Nässe übermäßig vermindert ist und dies auch Rutschgefahren birgt.

Zeichen 121

Vgl. Begründung zu Zeichen 103.

Zeichen 123

Da das Zeichen auch bei Arbeitsstellen gezeigt wird, die nicht Baustellen sein müssen, erhält das Zeichen 123 auch die Bezeichnung „Arbeitsstelle“.

Zeichen 138

Es wird generell auf Radfahrer hingewiesen, nicht nur auf – wie bisher – „kreuzende“ Radfahrer.

Zeichen 150

Angesichts der außergewöhnlichen Gefahrensituation, die unabhängig von einer technischen Sicherung an allen Bahnübergängen gegeben ist, erscheint es sinnvoll, ein einheitlich gestaltetes Verkehrszeichen zu verwenden.

Es ist insbesondere kein Erfordernis ersichtlich, auf eine vorhandene Beschränkung speziell hinzuweisen, zumal ein solcher Hinweis ggf. auch dazu führen kann, durch das Vertrauen auf diese technische Sicherung die gebotene Aufmerksamkeit zu vernachlässigen.

Im Gegensatz zum Zeichen 150 ist das Zeichen 151 sowohl aus sich heraus verständlich als auch wesentlich besser geeignet, das Gefahrenpotenzial an Bahnübergängen zum Ausdruck zu bringen. Daher wird das Zeichen 150 aus der StVO herausgenommen.

Zeichen 153

Folgeänderung zur Streichung des Zeichens 150.

Zeichen 151 und 156

Folgeänderung aus der Streichung der Zeichen 150 und 153. Mit der sprachlichen Umstellung zu den Zeichen 156, 159 und 162 wird die gewollte Regelung verständlicher.

bb) Zu Anlage 2

Zeichen 205 und 206

Redaktionelle Überarbeitung des bisherigen unter § 41 Absatz 2 Nummer 1b StVO enthaltenen Verordnungstextes.

Das Zusatzzeichen 1000-32 steht nunmehr unter der lfd. Nummer 3.2 zu Zeichen 206. Im Übrigen vgl. Begründung zu § 12.

Zeichen 215

Der vormalige § 9a Absatz 2 wurde nunmehr zu Zeichen 215 in der Form eines Ge- und Verbots eingefügt.

Zusatzzeichen zu Zeichen 220 (lfd. Nummer 9.1)

Das für die Öffnung des Radverkehrs in Gegenrichtung vorgesehene Zusatzzeichen 1000-32 wird aus systematischen Gründen und zum Zwecke der Einheitlichkeit und Bürgerfreundlichkeit entsprechend dem Zusatzzeichen zu Zeichen 206, lfd. Nummer 3.2 angepasst. In 2009 wurden bereits in der VwV-StVO die Voraussetzungen für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in die Gegenrichtung erleichtert.

Zeichen 220 bezieht sich nur auf den Fahrzeugverkehr. Fußgänger, die Fahrzeuge (Fahrräder, Mofas, Anhänger) führen, dürfen die Fahrbahn von Einbahnstraßen in Gegenrichtung benutzen. Das Zusatzzeichen beinhaltet aus Sicherheitsgründen des Radverkehrs die Pflicht, als Verkehrsteilnehmer beim Einbiegen in und im weiteren Verlauf einer Einbahnstraße auf entgegen kommenden Radverkehr zu achten. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten und die dadurch möglicherweise verursachte Missachtung von vorfahrtberechtigtem Radverkehr mit schwerwiegenden Folgen wird auf die beim Vorbeifahren an einer solchen Straße geltende Regelung „Rechts vor Links“ ausdrücklich hingewiesen, da grundsätzlich – in den Fällen ohne Zusatzschild „Freigabe für gegenläufigen Radverkehr“ – der gerade aus fahrende Verkehrsteilnehmer nicht mit einem aus einer Einbahnstraße in entgegen gesetzter Fahrtrichtung kommenden Radfahrer zu rechnen braucht.

Zeichen 229

Austausch des Wortes „betriebsbereit“ durch „Zur Fahrgastbeförderung bereit gehaltene Taxen“ in Angleichung an das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Zeichen 237 bis 241

Sprachliche Anpassung der Bildunterschriften an den Verwendungszweck (Kennzeichnung von Sonderwegen). Die bisherige Vorschrift über ein durch Treten fortbewegtes Mofa (§ 41 Absatz 2 Nummer 5b) hat keine Praxisrelevanz mehr und wird daher ersatzlos gestrichen.

Zeichen 237

Hier war die Regelung des § 2 Absatz 4 Satz 6 als Ausnahme zu den Ge- und Verboten zu verankern, um einen Widerspruch zwischen Zeichen 237 und § 2 Absatz 4 Satz 6 zu vermeiden.

Zeichen 238

Beim Führen von Pferden sind aus Verkehrssicherheitsgründen künftig generell Reitwege zu benutzen. Ausnahme hiervon besteht bei Zeichen 250 (siehe Ge- und Verbot zu Zeichen 250 Nummer 1).

Zeichen 239, 240, 241, 242.1 und 242.2

Bis zur „Schilderwaldnovelle“ war bei Zeichen 239 und 242 die höchstzulässige Geschwindigkeit für durch Zusatzzeichen zugelassenen Fahrzeugverkehr „Schrittgeschwindigkeit“. Gegenstand der „Schilderwaldnovelle“ war die Aufgabe der Schrittgeschwindigkeit für den Fahrzeugverkehr, wenn er bei Gehwegen (Zeichen 239) oder Fußgängerzonen (Zeichen 242) durch Zusatzzeichen zugelassen wurde. Stattdessen hatte der Fahrzeugverkehr seine Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen. Ziel war eine Vereinheitlichung der Maßgaben zu sämtlichen Sonderwegen. Zudem wurde der Forderung von Radfahrerverbänden Rechnung getragen, dass die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit durch Radfahrer schwer möglich (Schwanken) sei. Auf Gehwegen und in Fußgängerzonen muss stets (z. B. nachts im Bereich von Gaststätten) mit plötzlich auftretendem Fußverkehr gerechnet werden. Hinzu kommt, dass Bund und Länder z. B. eine Flanierzone nach Schweizer Vorbild mit der Begründung abgelehnt haben, dass eine damit einhergehende Geschwindigkeit von 20 km/h sich aus Verkehrssicherheitsgründen nicht mit einem Vortrittsrecht für Fußgänger vereinbaren lasse. Gleiches gilt für die Ausübung von

Sport und Spiel, die dort nicht verboten sind. Auch für verkehrsberuhigte Bereiche wurde in der „Schilderwaldnovelle“ die Schrittgeschwindigkeit beibehalten. Zumindest für Fußgängerverkehrsflächen wird deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit zum Schutze der Fußgänger an der Schrittgeschwindigkeit festgehalten. Gehwege und Fußgängerbereiche sind in erster Linie für den Fußgängerverkehr bestimmt. Die ausnahmsweise Zulassung von Fahrzeugen rechtfertigt es, den Fahrzeugführerinnen und -führern besondere Verpflichtungen zum Schutz der Fußgänger aufzuerlegen, dies gilt auch für eine unter allen Umständen zu beachtende Höchstgeschwindigkeit. Radfahrer können entscheiden, ob sie diese Alternative dem Fahren auf der Fahrbahn vorziehen.

In den anderen Fällen bleibt es bei den Änderungen der „Schilderwaldnovelle“. Das Zitat des § 25 Absatz 1 Satz 1 stellt sicher, dass Fußgänger bei den Zeichen 240 und 241 nicht als andere Verkehrsteilnehmer eingestuft werden. Der Standort dieser Klarstellung in der Erläuterung stellt sicher, dass Zuwiderhandlungen allein als Verstoß gegen § 25 Absatz 1 Satz 1 geahndet werden können.

Bei Zeichen 241 wird klargestellt, dass die Radwegebenutzungspflicht nur für den getrennten Radweg besteht. Die übrigen Änderungen führen zu einer Vereinheitlichung der Vorschriften.

Zeichen 244.1 und 244.2

Der unbestimmte Rechtsbegriff einer „mäßigen Geschwindigkeit“ wird durch die Festlegung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ersetzt.

Die Ergänzung der Vorschrift durch die ggf. erforderliche Verringerung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen und Anpassung an den Radverkehr dient dem Schutz des Radfahrers und der Förderung der Attraktivität des Radverkehrs in städtischen Bereichen.

Zeichen 245

Die Änderung der Bildunterschrift bei Zeichen 245 dient der Klarstellung. Mit diesem Zeichen wird ein Sonderfahrstreifen für Busse angeordnet. Der Schüler- und Behindertenverkehr galt bereits nach der die Vorschrift bislang begleitenden allgemeinen Verwaltungsvorschrift als Linienverkehr (vgl. §§ 42, 43 PBefG); dies wird nunmehr in der

Verordnung selbst geregelt, da diese Einstufung sich an den Verkehrsteilnehmer richtet. Umfasst wird neben der Schüler- und Behindertenbeförderung auch die Beförderung zum und vom Kindergarten. Die Kennzeichnung richtet sich nach § 33 Absatz 4 BOKraft, bzw. § 1 Absatz 2 BOKraft i. V. m. § 1 Nummer 4 Buchstabe d, g und i der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des PBefG.

Nach wie vor wird die zusätzliche Öffnung der Sonderfahrstreifen für Taxen und den Fahrradverkehr durch Zusatzzeichen ermöglicht. Die Änderung dient der Klarstellung.

Die Zulassung von Krankenfahrzeugen durch Zusatzzeichen dient der Gleichstellung mit Taxen, die auch häufig Patienten befördern.

Künftig können auch Busse im Gelegenheitsverkehr (vgl. §§ 48, 49 PBefG) durch Zusatzzeichen zugelassen werden. Dies dient der Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels "Bus" bei Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten, Ferienziel-Reisen etc. gegenüber dem Individualverkehr. Eine generelle Freigabe der Bussonderfahrstreifen für den Gelegenheitsverkehr wäre mit dessen Sinn und Zweck der Anordnung, Störungen des Linienverkehrs zu vermeiden und dessen geordneten und zügigen Betriebsablauf mit Taktfahrplänen zu gewährleisten, hingegen nicht zu vereinbaren. Nur vor Ort kann beurteilt werden, wie stark der Sonderfahrstreifen durch die Omnibusse des Linienverkehrs bereits belegt ist und ob noch Raum für die Zulassung weiteren Omnibusverkehrs verbleibt.

Zur Anpassung des § 37 Absatz 2 Nummer 4 vgl. an dieser Stelle.

Lfd. Nummer 26 (Einleitung zu den Verkehrsverboten)

Die nachfolgenden Verbote betreffen sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Damit diese Verdeutlichung auch für die Verkehrsteilnehmer zum Ausdruck kommt, genügt die Benutzung allein des Wortes „Verkehr“ nicht, da dies schon der bisherigen Wortwahl entspricht. Gerade sie hat in der Rechtsprechung zu unterschiedlichen Auslegungen bei der Frage geführt, ob Verkehrsverbote auch den ruhenden Verkehr erfassen (vgl. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Auflage 2009, § 41 Straßenverkehrs-Ordnung, Rn 248e m. w. N.). Die Klarstellung gewährleistet, dass auch die im ruhenden Verkehr festgestellten Verstöße bußgeldbewehrt sind und dass gegebenenfalls auch eine Kostentragungspflicht des Halters nach § 25a Straßenverkehrsgesetz besteht. Das

Wort „Verkehrsteilnahme“ ist insoweit eindeutiger und dient der Einheit der Rechtsordnung, nachdem seit dem 1. Februar 2009 auch in Nummer 153 Abschnitt I BKatV in der Spalte „Tatbestand“ zur Erfassung des ruhenden Verkehrs eine entsprechende Formulierung aufgenommen worden ist („am Verkehr teilgenommen“).

Zeichen 250

Das Verkehrsverbot gilt nicht für Reiter, Führer von Pferden sowie Treiber oder Führer von Vieh. Verbände bzw. Gespanne sind hiervon nicht ausgenommen.

Zeichen 253

Die Vorschrift wurde an die Inhalte des Bundesfernstraßenmautgesetzes angepasst (z. B. Mautpflicht beginnt ab 12 t, Ausnahmen in § 1 Absatz 2 BFStrMG).

Zeichen 264, 265 und 266

Die Ergänzung der Bildunterschrift wurde zur Klarstellung erforderlich und im Lichte der Systematik der Verkehrszeichen sowie der herrschenden Meinung (z. B. Brandenburgisches OLG, Urteil v. 13.03.2008, 12 U 145/07, König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 40. Auflage § 41 Rn 248) getroffen, dass die Gesamtbreite des Fahrzeugs einschließlich z. B. Außenspiegel und nicht die im Fahrzeugschein eingetragene Breite bei Anordnung dieses Verkehrszeichens maßgeblich ist. Gleiches gilt für die Gesamthöhe und Gesamtlänge der Fahrzeuge. Solche Zeichen werden vor dem Hintergrund begrenzter Straßen- bzw. Platzverhältnisse erforderlich. Etwas Anderes gilt hingegen z. B. bei § 18 Absatz 1 und § 22 Absatz 2. Hier gilt § 32 Absatz 2 StVZO vor dem Hintergrund, dass die Infrastruktur in Deutschland grundsätzlich auf die StVZO-konformen Fahrzeuge ausgelegt ist und bei der Feststellung der Abmessungen gewisse Einrichtungen (bei der Breite nach ISO-Normen z. B. Spiegel) nicht berücksichtigt werden.

Zeichen 267

Eine Konkretisierung ist erforderlich, da der Begriff „Straße“ in der StVO nicht legaldefiniert ist und damit nicht nur die Fahrbahn, sondern jeden benutzbaren Verkehrsraum erfassen kann, so auch Parkflächen, Brücken, Tunnel, Dämme, Böschungen. Um Missverständnisse zu vermeiden, ist klar zu regeln, dass es um eine Beziehung zur Fahrbahn und deren Richtung geht, die von Fahrzeugen benutzt wird.

Zeichen 269

Die Begrenzung des Zeichens 269 auf „20 Liter“ erfolgt aus folgenden Erwägungen: Das Verbot nach dem vormaligen Zeichens 269 bezog sich auf jegliche wassergefährdende Ladung ohne Gewichts- oder Literbeschränkung, so dass auch der Transport einer Dose Lackfarbe mit einem Fahrrad bei der alten Fassung des Zeichens 269 untersagt wäre. Infolgedessen war hier eine Grenze anzugeben. Das Zeichen 269 i. d. F. von 1971 hatte eine Literbegrenzung von 3.000 l. Nach der damaligen amtlichen Begründung erfolgte die Grenzziehung nach Anhörung von Sachverständigen, die u. a. die Größe der auf dem Markt befindlichen Tankfahrzeuge und die zu Aufräumarbeiten vorhandenen Geräte berücksichtigt haben, die sich mit internationalem Vorschlag deckte. Als wassergefährdend galten seinerzeit vor allem Erdöl, Benzin, Dieselkraftstoff, Petroleum, Heizöl und Teeröl, aber auch Säuren und Laugen. Infolge der Erweiterung wassergefährdender Stoffe wurde 1988 die Literbegrenzung gestrichen, weil auch Kleinstmengen, z. B. von Giften, bereits das Grundwasser beeinträchtigen können. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, dass nach den RL für Trinkwasserschutzgebiete „DVGW-LAWA-Arbeitsblatt W 101“ der Transport wassergefährdender Stoffe in der Schutzzone II und damit auch in der Schutzzone I gefährlich und i. d. R. nicht tragbar sei. Dementsprechend enthalten die RVO für die Festsetzung von Wasserschutzgebieten regelmäßige Verbote für Transporte wassergefährdender Stoffe in der Schutzzone II. Eine solche Beschilderung sei derzeit nach der StVO nicht möglich. Der Sinngehalt des Zeichens 269 sollte daher in einem generellen Verbot des Transports wassergefährdender Stoffe bestehen; durch Zusatzbeschilderung könnte dann eine höhere Ladung zugelassen werden (VkB1. 1988, 226).

Wassergefährdende Stoffe und Gefahrgüter sind zwar im Wesentlichen identisch; allerdings gibt es auch wassergefährdende Stoffe, die keine Gefahrgüter i. S. d. GGVSEB darstellen, z. B. Motoröle mit hohem Flammpunkt. Die Kennzeichnungspflicht der GGVSEB orientiert sich an folgenden Mengen: 0, 20, 333 oder 1000 l., jeweils bezogen auf bestimmte Stoffe. In den RVO für Schutzzone II wird meist der Anliegertransport von wassergefährdenden Stoffen erlaubt, i. d. R. Heizöl.

Eine Mengengrenzung oder Ausnahme für bestimmte Stoffe durch Zusatzschild hätte zu einem höheren Schilder- und Verwaltungsaufwand geführt. Eine Abstimmung mit den Wasserhaushaltsbehörden der Kommunen in jedem Einzelfall wäre erforderlich gewesen.

Mit der Begrenzung des Zeichens 269 auf „20 Liter“ bedarf es keines im vorgenannten Sinne höheren Beschilderungs- und Verwaltungsaufwandes. Es besteht durch die Begrenzung auf 20 l ein geringes Risiko, weil Feuerwehren stets Ölbindemittel in dieser Menge mitführen, um auslaufende Treibstoffe zu binden.

Zeichen 270.1

Die Änderung der bisherigen Bezeichnung des § 40 Absatz 1 BImSchG als „Grundlage“ in „auf Grund“ wird zur Verdeutlichung der Rechtslage vorgenommen und folgt einem Ergebnisbericht der gemäß GKVS- Beschluss (GKVS = Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter) vom 17./18.03.2010 eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe, die beauftragt war zu klären, ob § 40 Absatz 1 Satz 1 BImSchG eine Rechtsgrund- oder Rechtsfolgenverweisung auf die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften darstellt.

Die Arbeitsgruppe teilt die Auffassung der Rechtsprechung (VG Berlin, Urteil v. 9. Dezember 2009, 11 A 299.08 u. a. ,VG Düsseldorf, Urteil v. 8. Dezember 2009, 3 K 3720/09, OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss v. 8. Dezember 2009, OVG 11 S 50.09, VG Köln, Urteil v. 9. Oktober 2009, 18 K 5493/07, VG Hannover, Urteil v. 4. Dezember 2008, 4 B 5288/08, VG Hannover, Beschluss v. 4. Dezember 2008, 4 B 5288/08), die von einer Rechtsfolgenverweisung im BImSchG ausgeht. Aus systematischen Gründen fließen die straßenverkehrsrechtlichen Belange bereits auf der Stufe der Erstellung des Luftreinhalteplans oder Plans für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen im Rahmen des Einvernehmens zwischen den Umweltbehörden und den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden nach § 47 Absatz 4 BImSchG ein. Die Straßenverkehrsbehörde ist bei der Durchführung der in den Plänen enthaltenen Maßnahmen dann an die Vorgaben des Plans gebunden.

Im Rahmen des Einvernehmens auf der Ebene der Planerstellung sind sämtliche Belange des speziellen Ordnungsrechts zu berücksichtigen. Ausnahmen nach § 46 StVO sind damit möglich, müssen in die Planerstellung aber ebenfalls Eingang finden. Entsprechende Öffnungsklauseln bei der Planerstellung können damit den Besonderheiten des Straßenverkehrsrechts Rechnung tragen.

Die übrigen Umstrukturierungen und Umformulierungen zu dem Zeichen und Zusatzzeichen dienen ebenfalls der Klarstellung zum Zwecke der Verdeutlichung dieser Rechtslage. Sie wurden in Ergänzung des neuen Absatzes 1f in § 45 vorgenommen. § 1 Absatz 2 der 35. BImSchV lässt es zu, dass Ausnahmeregelungen allgemein durch Allgemeinverfügung (vgl. § 35 Satz 2 VwVfG) getroffen werden können. Jedenfalls wird in der Begründung zur Ersten Verordnung zur Änderung der 35. BImSchV (siehe Teil A der BR-Drucksache 819/07 vom 14. November 2007) ausdrücklich diese Möglichkeit angesprochen. Darüber hinaus sind mit dem Ziel einer Vereinheitlichung von Ausnahmen für die sog. Umweltzonen nunmehr auch Kraftfahrzeuge von dort genannten Menschen mit Behinderungen vom Verbot der Verkehrsteilnahme ausgenommen. Diese Ergänzung dient auch der systematischen Gleichstellung mit den Ausnahmen zu den Haltverboten nach Zeichen 283, 286 durch Zusatzzeichen 1020-11. Darüber hinaus dient die Ergänzung der Verwaltungsvereinfachung und dem Bürokratieabbau, da in der Praxis bisher Personen mit solchen Behinderungen durch Allgemeinverfügung der Länder von dem Verkehrsverbot ausgenommen wurden. Solche Verfügungen werden damit künftig nicht mehr erforderlich sein.

Zusatzzeichen zu Zeichen 277, lfd. Nummern 54.1 und 54.2

Die Einführung der besonderen Zusatzzeichen der lfd. Nummern 54.1 und 54.2 wird dem neuen Regelbeschilderungsplan des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) gerecht, der diese Zeichenkombination zusammen mit dem Zeichen 277 zur Ankündigung von Fahrzeugkontrollen des BAG vorsieht. Mit diesem Zeichen wird das Überholverbot auch auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 2,8 t ausgedehnt. Darüber hinaus werden durch Zusatzzeichen 1061-11 auch Busse und Pkw mit Anhängern erfasst, soweit diese ab einer Gesamtmasse von 2,8 t ebenfalls unter den Regelungsbereich der Fahrpersonalverordnung (§ 1 Absatz 1 Nr. 1 FPersV) fallen.

Erläuterungen (lfd. Nummer 61 zu Zeichen 283 und 286

Nummer 2 des Erläuterungstextes stellt sicher, dass vorübergehend angeordnete Haltverbote zugleich das durch fest angebrachte Verkehrszeichen oder Markierungen erlaubte Parken aufheben. Damit bedarf es keiner zusätzlichen Anordnung von Zusatzzeichen bzw. von vorübergehenden Markierungen. So genannte „mobile“ Verkehrszeichen (bei den beweglichen Verkehrszeichen handelt es sich gerade nicht um fest installierte Verkehrszeichen, die durch Zusatzzeichen zeitlich befristet sind) gehen damit wiederum den

allgemeinen Regelungen des Vorranges von Verkehrszeichen und Markierungen (§ 39 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 5 Satz 1) vor.

Lfd. Nummern 62.2, 63.2 und 63.3

Die vormals nur im Fließtext enthaltene Möglichkeit der Anordnung des Zusatzzeichens zu den Zeichen 283 und 286, welches das Halt- und Parkverbot auf den Seitenstreifen beschränkt, wird in die Anlage nun bildlich eingestellt. Dies ist bürgerfreundlich und erforderlich, weil es sich um ein besonderes Zusatzzeichen handelt, dessen Aufzählung durch Verankerung beim Hauptverkehrszeichen abschließend ist. Das Halt- bzw. Parkverbot gilt eigentlich nur für die Fahrbahn, der Seitenstreifen ist nicht Teil der Fahrbahn (§ 2 Absatz 1 Satz 2 StVO). Die Ergänzung zu Nummer 63.3 ist zur Anpassung der StVO an die 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) erforderlich.

Zeichen 290.1 und 290.2

Sprachliche Anpassung an die Zonenverkehrszeichen 270.1/270.2, 274.1/274.2. Durch die Neufassung der Erläuterung wird klargestellt, dass die bei Zeichen 286 mögliche Freistellung von Bewohnern auch innerhalb einer so gekennzeichneten Zone möglich ist.

Zeichen 294

Die Markierung verpflichtet in Verbindung mit Zeichen 206 oder den weiteren aufgeführten Halt- oder Warteboten an der Haltlinie zu halten. Bei Bedarf ist noch mal an der „Sichtlinie“ anzuhalten (verkehrsbedingtes Halten).

Zeichen 295

Vgl. zur Begründung die Begründung zu Zeichen 215.

Zeichen 297.1

Pfeilmarkierungen empfehlen, sich rechtzeitig für die gewünschte Fahrtrichtung einzuordnen. Sie können auch das Ende eines Überholstreifens ankündigen.

cc) Zu Anlage 3

Zeichen 301

Die bisherigen Sätze 2 und 3 gemäß § 42 Absatz 2 zum Standort des Zeichens innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften werden nicht übernommen, sondern sind in veränderter Form in der VwV zu Zeichen 301 verankert. Der Ort der Anbringung eines Verkehrszeichens ist für die anordnende Behörde von Bedeutung, der Informationsgehalt würde den Verkehrsteilnehmer hingegen überfordern. Daher ist ausschließlich der wesentliche Bedeutungsgehalt zur Vorfahrt in der Erläuterung zu Zeichen 301 geregelt.

Zeichen 306

Die Parkverbotsregelung aus dem bisherigen § 12 Absatz 3 Nummer 8a ist nunmehr unmittelbar als Ge- und Verbot zu Zeichen 306 geregelt.

Zeichen 308

Der Aufstellungsort dieses Zeichens ist in der VwV-StVO zu Zeichen 308 verankert.

Zeichen 310 und 311

Der obere Teil des Zeichens ist gelb, nicht weiß; so sieht es auch die RWB vor. Die Regelung, dass der obere Teil des Zeichens 311 weiß sei, wenn die Ortschaft, auf die hingewiesen wird, zu derselben Gemeinde wie die soeben durchfahrene Ortschaft gehört, ist nach RWB nicht vorgesehen. Hiernach sind die Ortstafeln nach Zeichen 310 und 311 immer gelb. Deshalb ist der bisherige § 42 Absatz 3 Satz 3 ersatzlos zu streichen.

Zeichen 314

Der bisherige § 42 Absatz 4 wird insgesamt neu gefasst und ist je nach Bedeutungsgehalt aufgeteilt nach Ge- oder Verbot oder Erläuterungen zu Zeichen 314 enthalten. Die Neufassung findet auch vor dem Hintergrund statt, dass eine sprachliche Angleichung der Anordnungsmöglichkeiten von Zusatzzeichen bei Zeichen 314 und 315 erforderlich war, da Gerichte (z. B. das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen) eine vom Verordnungsgeber nicht beabsichtigte Differenzierung zwischen den beiden Zeichen angenommen haben. Die Ergänzung ist auch zur Anpassung der StVO an die 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) erforderlich. In dieser Änderungsverordnung ist der Personenkreis, der

Behindertenparkplätze benutzen darf, erweitert worden. Es erscheint sachgerecht, die entsprechenden Anpassungen nicht nur bei Zeichen 314, sondern auch bei Zeichen 315 vorzunehmen.

Zeichen 314.1 und 314.2

Durch die Einführung dieser beiden Verkehrszeichen wird den Verkehrsbehörden die Möglichkeit zur Anordnung einer Parkraumbewirtschaftungszone eingeräumt. In diesen Zonen kann auf eine aufwendige Beschilderung verzichtet werden, da Verkehrszeichen nur am Beginn und am Ende einer solchen Zone aufgestellt werden müssen.

Zeichen 315

Die bisherige Formulierung erlaubt das Parken mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t. Damit konnte das in der Erlaubnis enthaltene Verbot, dass Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t auf Gehwegen nicht geparkt werden dürfen, nur abgeleitet werden. Der Verkehrsteilnehmer muss aber erkennen, gegen welche konkrete Pflicht er verstößt. Daher war der Verstoß aktiv zu formulieren. Die Ergänzung ist auch zur Anpassung der StVO an die 45. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. BR-Drucksache 87/09 (Beschluss)) erforderlich. In dieser Änderungsverordnung ist der Personenkreis, der Behindertenparkplätze benutzen darf, erweitert worden. Es erscheint sachgerecht, die entsprechenden Anpassungen nicht nur bei Zeichen 314, sondern auch bei Zeichen 315 vorzunehmen.

Zeichen 316

Das Zeichen ist eine Variante des Zeichens 314. Es enthält keine verbindliche Verhaltensanweisung für den Verkehrsteilnehmer. Daher wird das Zeichen in den Verkehrszeichenkatalog (VzKat) verlagert.

Zeichen 317

Das Zeichen ist eine Variante des Zeichens 314. Es enthält keine verbindliche Verhaltensanweisung für den Verkehrsteilnehmer. Daher wird das Zeichen in den Verkehrszeichenkatalog (VzKat) verlagert.

Bild 318

Die bisher als Bild 291 in der StVO enthaltene Parkscheibe wird aus systematischen Gründen in die Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 (Abschnitt 3 „Parken“) übernommen.

Zeichen 325.1 und 325.2

Die Änderungen in der Nummerierung dienen der systematischen Vereinheitlichung der Bezeichnung von Verkehrszeichen. Insoweit wird das bisherige Zeichen 326 zu 325.2.

Zeichen 327

Die Angabe des Standortes des Zeichens „an jeder Tunneleinfahrt“ ist für den Verkehrsteilnehmer nicht erforderlich, da er das Zeichen selbst sieht. Die Angabe des Aufstellungsortes ist für die anordnende Behörde von Bedeutung und bereits in der VwV-StVO zu Zeichen 327 enthalten. Daher wird der Passus in der StVO gestrichen.

Zeichen 330.1, 330.2, 331.1, 331.2 und 333

Die Änderungen in der Nummerierung dienen der systematischen Vereinheitlichung der Bezeichnung von Verkehrszeichen. Das bisherige Zeichen 334 wird zu 330.2, das bisherige Zeichen 336 wird zu 331.2.

Zeichen 340

Es wird ein Parkverbot auf Fahrradschutzstreifen eingeführt. Dieses war in der vormaligen Regelung des § 42 Absatz 6 Nummer 1 lit. g nicht enthalten. Dies führte dazu, dass Radfahrer den ruhenden Verkehr umfahren mussten und damit auf die Fahrbahnmitte gerieten. Dieses beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs. Dort, wo aus Verkehrssicherheitsgründen das Umfahren nicht vertretbar ist, wird derzeit in der Praxis das Zeichen 283 (Haltverbot) angeordnet. Durch ein generelles Parkverbot auf Schutzstreifen können zudem im Interesse der sparsamen Beschilderung Haltverbotszeichen eingespart werden.

Das Aufbringen des Sinnbildes gewährleistet eine bessere Erkennbarkeit. Die Ergänzung beseitigt einen Widerspruch zur VwV-StVO zu § 2 Absatz 4.

Zeichen 350

Der vormalige Text zu Zeichen 350 war zu streichen, da dieser keine Verhaltensregelungen für den Verkehrsteilnehmer beinhaltet. Es war lediglich der Anbringungsort des Zeichens enthalten. Dies ist nunmehr in der VwV-StVO zu Zeichen 350 geregelt.

Zeichen 353

Das Zeichen 220 reicht zur Kennzeichnung von Einbahnstraßen aus, zumal die Aufstellung bei Bedarf auch so erfolgen kann, dass es auch seitlich erkennbar ist.

Die Verzichtbarkeit des Zeichens 353 wird auch daran deutlich, dass es in einigen Regionen nicht oder nur äußerst selten Verwendung gefunden hat. Daher dürfte das Zeichen 353 vielen Verkehrsteilnehmern überhaupt nicht bekannt sein. Darüber hinaus kann dieses Zeichen auch zu einer Verwechslungsgefahr mit dem Zeichen 209-30 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) führen.

Zeichen 355

Das Zeichen enthält keine verbindliche Verhaltensanweisung für den Verkehrsteilnehmer. Daher wird das Zeichen in den VzKat verlagert.

Zeichen 357

Mit dem neuen Erläuterungstext zu Zeichen 357 „Durchlässige Sackgasse“ wird ein weiterer Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs geleistet, indem dieser zur Vermeidung von Umwegen direkt auch durch eine durchlässige Sackgasse fahren darf. In den Fällen, in denen eine Sackgasse nur für Fußgänger durchlässig ist, wird dem Radverkehr durch die Anordnung des Zeichens 357 mit dem integrierten Piktogramm für Fußgänger ein unnötiges Einfahren in die Sackgasse erspart.

Zu lfd. Nummern 28 und 29

Die Streichung zum VzKat erfolgt vor dem Hintergrund, dass dieser Teil der VwV-StVO ist und nur durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlicht wird.

Zeichen 359

Das Zeichen enthält keine verbindliche Verhaltensanweisung für den Verkehrsteilnehmer. Daher wird das Zeichen in den VzKat verlagert.

Zeichen 375, 376 und 377

Die Zeichen sind als Varianten im VzKat enthalten.

Zeichen 380 und 381

Es besteht kein Bedarf für ein spezielles Verkehrszeichen „Richtgeschwindigkeit“. In der Verkehrspraxis findet das Zeichen daher kaum Verwendung. Eine Streichung der Zeichen empfiehlt sich auch wegen der durch die Farbgebung möglichen Verwechslungsgefahr mit dem Zeichen 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit).

Zeichen 386.1

Die Änderung dient der systematischen Vereinheitlichung der Bezeichnung von Verkehrszeichen.

Zeichen 386.2 und 386.3

Es ist sachgerecht, zumindest die gängigen Hauptvarianten des vormaligen Verkehrszeichens 386 im Verordnungstext aufzuführen. Hierzu gehören auch die Zeichen „Touristische Route“ sowie „Touristische Unterrichtungstafel“.

Zeichen 388

Auf Grund der starken Ähnlichkeit und der damit gegebenen Verwechslungsgefahr mit dem Zusatzzeichen 1052-38 (schlechter Fahrbahnrand) bestand oft Unklarheit über die konkrete Bedeutung des Zeichens 388. Im Bedarfsfall kann stattdessen mit einem Zusatzzeichen zu Zeichen 101 auf einen nicht befahrbaren Seitenstreifen hingewiesen werden. Vergleiche hierzu insbesondere die Begründung zu Zeichen 101.

Zeichen 390

Anpassung der Bezeichnung des Zeichens aufgrund der Änderung durch das Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen mit der neuen Bezeichnung „Bundesfernstraßenmautgesetz“. Vergleiche auch Begründung zu § 45 Absatz 9.

Zeichen 435 und 436

In der Erläuterung zu Zeichen 434 ist nunmehr aufgeführt, dass die Zielangaben in einer Richtung auch auf separaten Tafeln gezeigt werden können. Damit werden die Zeichen 435 und 436 als eigenständige Zeichen in der StVO entbehrlich.

Zeichen 450

Das Zeichen stand ursprünglich in § 42 Absatz 8 unter dem Ordnungspunkt „Wegweisung auf Autobahnen“. Da das Zeichen aber kein Wegziel beinhaltet, war es nach Abschnitt 7 der Anlage 3 unter den Abschnitt „Autobahnen und Kraftfahrstraßen“, lfd. Nummer 21 zu verschieben. Anpassung der Erläuterung an geltende Rechtslage Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA).

Vorbemerkung zu den neu geschaffenen Abschnitten 10 bis 12 der Anlage 3 (bisherigen Nummern 3, 4, 5 und 6 des § 42 Absatz 8)

Im bisherigen Absatz 8 waren Wegweisung, Umleitungsbeschilderung und Verkehrsführung in einem Absatz geregelt. Um die Anlage zu § 42 übersichtlicher werden zu lassen, wurden die Gebote, Verbote und Erläuterungen zur Umleitungsbeschilderung (Abschnitt 11) und zur sonstigen Verkehrsführung (Abschnitt 12) von der Wegweisung (Abschnitt 10) getrennt und für sie gesonderte Abschnitte in der Anlage geschaffen.

Lfd. Nummern 39 bis 42 (Ordnungsnummer 1 des Abschnittes 10 – bisheriger § 42 Absatz 8 Nummer 1)

Die Änderung dient der Übersichtlichkeit des Abschnittes 10. Es ist sinnvoll, die bisherige Nummer 1 des Absatzes 8 in mehrere Untergliederungspunkte zu unterteilen. In der jetzigen Ordnungsnummer 1 des Abschnittes 10 der Anlage 3 sind die Nummernschilder zusammengefasst, die nur für Bundesstraßen, Autobahnen und Europastraßen gelten (Zeichen 401, 405, 406, 410).

Lfd. Nummern 43 bis 54 (Ordnungsnummer 2 des Abschnittes 10 – bisheriger § 42 Absatz 8 Nummer 2)

Neufassung zum besseren Verständnis (vgl. Erläuterung zu Zeichen 434). In der Ordnungsnummer 2 des Abschnittes 10 der Anlage 3 sind die Wegweiser außerhalb von Autobahnen zusammenhängend aufgeführt. In der Erläuterung wird künftig klargestellt,

dass mit dem Zeichen 432 generell nur auf (innerörtliche oder außerörtliche) Einzelziele mit erheblicher Verkehrsbedeutung hingewiesen werden kann. Die bisherige Bildunterschrift war insoweit missverständlich, da sie auch den grundsätzlichen Hinweis zu innerörtlichen Zielen (ohne erhebliche Verkehrsbedeutung) enthalten hat und daher nicht geeignet ist, einen Beitrag zur Reduzierung des „Schilderwaldes“ im Straßenverkehr zu leisten. Die Einordnung des Zeichens 332.1 unter die Ordnungsnummer 2 des Abschnittes 10 ist im Zusammenhang mit der Ausfahrttafel Zeichen 332 (lfd. Nummer 60, Nummer 3 des Abschnittes 10) auf Autobahnen zu sehen. Eine entsprechende Ausfahrttafel auf Kraftfahrstraßen oder auf autobahnähnlich ausgebauten Straßen war unter die Ordnungsnummer 2 des Abschnittes 10 aufzunehmen.

Lfd. Nummern 55 bis 61 (Ordnungsnummer 3 des Abschnittes 10 – bisheriger § 42 Absatz 8 Nummer 3)

Die Ordnungsnummer 3 wird neu gegliedert und in Gliederungspunkte unterteilt. Das Zeichen 332 wird in den Abschnitt 10 „Wegweisung“ integriert.

Lfd. Nummern 62 bis 77 (Abschnitt 11) und lfd. Nummern 78 bis 83 (Abschnitt 12)

Es dient der Übersichtlichkeit, die Umleitungsbeschilderung in einen Abschnitt (11) und die sonstige Verkehrsführung in einen anderen Abschnitt (12) aufzuführen. Im Erläuterungstext zu Zeichen 454 bedurfte es einer Neuformulierung, da der Beginn einer Umleitungsbeschilderung in Geradeausrichtung mit diesem Zeichen nicht darstellbar ist. In Abschnitt 12 war das Zeichen 467.2 zur Kennzeichnung des Endes einer Streckenempfehlung aufzunehmen. Die Aufnahme ist wegen Zeichen 467.1 und systematisch notwendig.

f) Zu Anlage 4 (zu § 43 Absatz 3 Satz 2 und zu lfd. Nummern 1 bis 7)

Leitbaken übernehmen die Aufgabe, die für den Verkehr freigegebenen Fläche von einem nicht freigegebenen bzw. gesperrten Bereich (z. B. Arbeitsstelle) optisch und räumlich abzugrenzen. Daher war darauf in § 43 Absatz 3 Satz 2 hinzuweisen, dass Leitbaken eine Absperrfunktion übernehmen.

Um dem Verkehrsteilnehmer neben der Absperrfunktion einer Leitbake auch deren Leitfunktion zu vermitteln, wurde der ergänzende Hinweis aufgenommen, dass der Verkehr an der gesperrten Fläche vorbeigeleitet wird.

Im Übrigen erfolgten redaktionelle Änderungen bei Zeichen 605, 628 und 629 entsprechend der für den Straßenbau erlassenen Richtlinie.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
NKR-Nr. 2115: Entwurf einer Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-
Ordnung**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

Durch die vorgesehenen Änderungen entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

Mit dem Regelungsentwurf wird für die Wirtschaft eine Informationspflicht eingeführt. Die sich daraus ergebenden Kosten sind marginal.

Die Verwaltung wird aufgrund der Streichung mehrerer Verkehrszeichen, der Einführung der Parkraumbewirtschaftungszone und der Einführung eines allgemeinen Haltverbots auf Schutzstreifen für Radfahrer entlastet, da das Aufstellen von Verkehrszeichen entweder nicht mehr angeordnet werden kann bzw. bezüglich des allgemeinen Haltverbots auf Schutzstreifen nicht mehr angeordnet werden braucht.

Mit der Aufhebung der Streichung der Übergangsregelung tritt eine künftige Entlastung der Kommunen in Höhe von ca. 600 – 800 Mio. Euro bei geschätzten noch verbliebenen 3 Mio. – 4 Mio. auszutauschenden Schildern ein.

Mit einer Neuregelung entstehen der Verwaltung einmalige Umstellungskosten. Für die Umstellung der entsprechenden Lichtsignale wird den Kommunen eine Übergangsfrist von vier Jahren (Dezember 2016) eingeräumt. Der Austausch der einzelnen

Streuscheiben (Kombination der Symbole „Fußgänger“ mit „Radfahrer“) wird nach Auskunft des BMVBS im Rahmen der regelmäßig vorzunehmenden Wartungsarbeiten der Ampelanlagen mitberücksichtigt werden. Somit verringern sich die Kosten pro Austausch auf rd. 25 Euro. Sofern dies nicht innerhalb der regelmäßig vorzunehmenden Wartungsarbeiten erfolgt, könnten weitere geringfügige zusätzliche Kosten entstehen.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatter