

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

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

**Vom 26. Januar 2001\***

**In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und  
in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)**

### **Artikel 1**

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

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

### **Zu § 1 Grundregeln**

- 1** I. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

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

## **Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge**

### **Zu Absatz 1**

- 1** I. Zwei Fahrbahnen sind nur dann vorhanden, wenn die Fahrstreifen für beide Fahrtrichtungen durch Mittelstreifen, Trenninseln, abgegrenzte Gleiskörper, Fahrzeug-Rückhaltesysteme oder andere bauliche Einrichtungen getrennt sind.
- 2** Ist bei besonders breiten Mittelstreifen, Gleiskörpern und dergleichen der räumliche Zusammenhang zweier paralleler Fahrbahnen nicht mehr erkennbar, so ist der Verkehr durch Verkehrszeichen auf die richtige Fahrbahn zu leiten.

### **II. Für Straßen mit drei Fahrbahnen gilt folgendes:**

- 3** 1. Die mittlere Fahrbahn ist in der Regel dem schnelleren Kraftfahrzeugverkehr aus beiden Richtungen vorzubehalten. Es ist zu erwägen, auf beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen.

- 4            2. In der Regel sollte die Straße mit drei Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt erhalten. Schwierigkeiten können sich dabei aber ergeben, wenn die kreuzende Straße eine gewisse Verkehrsbedeutung hat oder wenn der Abbiegeverkehr aus der mittleren der drei Fahrbahnen nicht ganz unbedeutend ist. In solchen Fällen kann es sich empfehlen, den äußeren Fahrbahnen an den Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt zu nehmen. Das ist aber nur dann zu verantworten, wenn die Wartepflicht für die Benutzer dieser Fahrbahnen besonders deutlich zum Ausdruck gebracht werden kann. Auch sollen, wo möglich, die äußeren Fahrbahnen in diesen Fällen jeweils nur für eine Richtung zugelassen werden.
- 5            3. In vielen Fällen wird sich allein durch Verkehrszeichen eine befriedigende Verkehrsregelung nicht erreichen lassen. Die Regelung durch Lichtzeichen ist in solchen Fällen aber schwierig, weil eine ausreichende Leistungsfähigkeit kaum zu erzielen ist. Anzustreben ist daher eine bauliche Gestaltung, die eine besondere Verkehrsregelung für die äußeren Fahrbahnen entbehrlich macht.
- 6            III. Auf Straßen mit vier Fahrbahnen sind in der Regel die beiden mittleren dem schnelleren Fahrzeugverkehr vorzubehalten. Außerhalb geschlossener Ortschaften werden sie in der Regel als Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) zu kennzeichnen sein. Ob das innerhalb geschlossener Ortschaften zu verantworten ist, bedarf gründlicher Erwägungen vor allem dann, wenn in kleineren Abständen Kreuzungen und Einmündungen vorhanden sind. Wo das Zeichen "Kraftfahrstraße" nicht verwendet werden kann, wird in der Regel ein Verkehrsverbot für Radfahrer und andere langsame Fahrzeuge (Zeichen 250 mit entsprechenden Sinnbildern) zu erlassen sein. Durch Zeichen 283 das Halten zu verbieten, empfiehlt sich in jedem Fall, wenn es nicht schon durch § 18 Abs. 8 verboten ist. Die beiden äußeren Fahrbahnen bedürfen, wenn die mittleren als Kraftfahrstraßen gekennzeichnet sind, keiner Beschilderung, die die Benutzung der Fahrbahn regelt; andernfalls sind sie durch Zeichen 251 für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Zusatzzeichen z. B. "Anlieger oder Parken frei" zu kennzeichnen; zusätzlich kann es auch ratsam sein, zur Verdeutlichung das Zeichen 314 "Parkplatz" anzubringen. Im übrigen ist auch bei Straßen mit vier Fahrbahnen stets zu erwägen, auf den beiden äußeren Fahrbahnen jeweils nur eine Fahrtrichtung zuzulassen.

#### Zu Absatz 3

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

#### Zu Absatz 4 Satz 2

##### I. Allgemeines

- 8** 1. Die Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege wird durch Zeichen 237 angeordnet. Benutzungspflichtige baulich angelegte gemeinsame Geh- und Radwege werden durch Zeichen 240 angeordnet. Die Benutzungspflicht von für den Radverkehr bestimmten Teilen von getrennten Rad- und Gehwegen wird durch Zeichen 241 angeordnet.
- 9** 2. Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies beispielsweise für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten. Auf Randnummer 10 zu Zeichen 274 wird verwiesen.
- 10** 3. Ein Radfahrstreifen ist ein durch Zeichen 237 angeordneter Sonderweg, der mittels Zeichen 295 (Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Zur besseren Erkennbarkeit ist in regelmäßigen Abständen Zeichen 237 oder das Sinnbild Radverkehr als Markierung aufzubringen. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Befindet sich rechts von dem Radfahrstreifen ein Parkstreifen, kommt ein Radfahrstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. In Kreisverkehren sind Radfahrstreifen nicht zulässig.

- 11** 4. Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, ist die Anordnung eines Schutzstreifens zu prüfen. Ergibt die Prüfung, dass die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich ist, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr zu prüfen. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.
- 12** 5. Ein Schutzstreifen für den Radverkehr ist ein am rechten Fahrbahnrand mit Zeichen 340 markierter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ versehener Teil der Fahrbahn. Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340, Randnummer 2 ff.
- 13** Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.
- II. Radwegebenutzungspflicht
- 14** Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.
- 15** Voraussetzung für die Anordnung ist, daß

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

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

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

**18** aa) Zeichen 237

– baulich angelegter Radweg

möglichst 2,00 m

mindestens 1,50 m

**19** – Radfahrstreifen

(einschließlich Breite des Zeichens 295)

möglichst 1,85 m

mindestens 1,50 m

**20**            bb)    Zeichen 240

- gemeinsamer Geh- und Radweg

innerorts    mindestens 2,50 m

außerorts    mindestens 2,00 m

**21**            cc)    Zeichen 241

- getrennter Rad- und Gehweg

Für den Radweg    mindestens 1,50 m

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

**22**            Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

**23**            Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad. Andere Fahrräder (vgl. Definition des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, BGBl. 1977 II S. 809) wie mehrspurige Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger werden davon nicht erfaßt. Die Führer anderer Fahrräder sollen in der Regel dann, wenn die Benutzung des Radweges nach den Umständen des Einzelfalles unzumutbar ist, nicht beanstandet werden, wenn sie den Radweg nicht benutzen;

- 24** b) die Verkehrsfläche nach den allgemeinen Regeln der Baukunst und Technik in einem den Erfordernissen des Radverkehrs genügendem Zustand gebaut und unterhalten wird und
- 25** c) die Linienführung im Streckenverlauf und die Radwegeführung an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sind.
- 26** Das Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen sowie das Einfahren an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist mit Gefahren verbunden. Auf eine ausreichende Sicht zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und dem Radverkehr ist deshalb besonders zu achten. So ist es notwendig, den Radverkehr bereits rechtzeitig vor der Kreuzung oder Einmündung im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs zu führen und die Radwegeführung an der Kreuzung oder Einmündung darauf abzustimmen. Zur Radwegeführung vgl. zu § 9 Abs. 2 und 3; *Rn. 3 ff.*
- 27** 3. und bei Radfahrstreifen die Verkehrsbelastung und Verkehrsstruktur auf der Fahrbahn sowie im Umfeld die örtlichen Nutzungsansprüche auch für den ruhenden Verkehr nicht entgegenstehen.
- 28** III. Über die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen durch die Zeichen 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei. In die Entscheidung ist, soweit örtlich vorhanden, die flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinden und Träger der Straßenbaulast einzubeziehen. Auch kann sich empfehlen, zusätzlich Sachkundige aus Kreisen der Radfahrer, der Fußgänger und der Kraftfahrer zu beteiligen.
- 29** IV. Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen und den Zustand der Sonderwege zu

überwachen. Erforderlichenfalls sind von der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Vgl. Nummer IV 1 zu § 45 Abs. 3; *Rn.* 56.

Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4

I. Radwege ohne Benutzungspflicht

- 30** Radwege ohne Benutzungspflicht sind für den Radverkehr vorgesehene Verkehrsflächen ohne Zeichen 237, 240 oder 241. Dabei ist zu beachten, dass
- 31** 1. der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und
- 32** 2. ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird.

II. Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

- 33** 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.
- 34** 2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.
- 35** 3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.
- 36** 4. Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Quermöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.
- 37** 5. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass
- a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;

- b) nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;
- c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

**38** 6. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren.“ oder Zeichen 206 „Halt. Vorfahrt gewähren.“ jeweils mit dem Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen (1000-32) anzuordnen. Zum Standort der Zeichen vgl. Nummer I zu Zeichen 205 und 206. Bei Zweifeln, ob der Radweg noch zu der vorfahrtberechtigten Straße gehört vgl. Nummer I zu § 9 Absatz 3; Randnummer 8.

**38a** III. Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gekennzeichnet werden.

Zu Absatz 4 Satz 5

**39** 5. Ein Seitenstreifen ist der unmittelbar neben der Fahrbahn liegende Teil der Straße. Er kann befestigt oder unbefestigt sein.

**40** III. Radfahrer haben das Recht, einen Seitenstreifen zu benutzen. Eine Benutzungspflicht besteht dagegen nicht. Sollen Seitenstreifen nach ihrer Zweckbestimmung auch der Benutzung durch Radfahrer dienen, ist auf eine zumutbare Beschaffenheit und einen zumutbaren Zustand zu achten.

### **Zu § 3 Geschwindigkeit**

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

### **Zu § 5 Überholen und § 6 Vorbeifahren**

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

#### **Zu § 5 Abs. 6 Satz 2**

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

#### **Zu § 7 Benutzung von Fahrstreifen durch Kraftfahrzeuge**

Zu den Absätzen 1 bis 3

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

Zu Absatz 3

- 3 Werden innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung Leitlinien markiert, so ist anzustreben, daß die Anzahl der dem geradeausfahrenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrstreifen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen nicht dadurch verringert wird, daß ein Fahrstreifen durch einen Pfeil auf der Fahrbahn (Zeichen 297) nur einem abbiegenden Verkehrsstrom zugewiesen wird. Wenn das

Abbiegen zugelassen werden muß, besondere Fahrstreifen für Abbieger aber nicht zur Verfügung stehen, so kommt unter Umständen die Anbringung kombinierter Pfeile, z. B. Geradeaus/Links, in Frage.

## **Zu § 8 Vorfahrt**

Zu Absatz 1

Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

- 1** I.
  1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden schon durch ihre bauliche Beschaffenheit erkennbar sein. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden.
- 2** 2. Bei schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob für den Wartepflichtigen die Tatsache, daß er an dieser Stelle andere durchfahren lassen muß, deutlich erkennbar ist und ob die Sicht aus dem schräg an der Straße mit Vorfahrt wartenden Fahrzeug ausreicht. Ist das nicht der Fall, so ist mit den Maßnahmen zu Nummer I1 und II zu helfen; des öfteren wird es sich empfehlen, bei der Straßenbaubehörde eine Änderung des Kreuzungswinkels anzuregen.
- 3** II. Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, daß es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt sollte, wenn möglich, die Entscheidung darüber getroffen werden, ob an Kreuzungen der Grundsatz "Rechts vor Links" gelten soll oder eine Regelung durch Verkehrszeichen vorzuziehen ist und welche Straße dann die Vorfahrt erhalten soll. Bei jeder Regelung durch Verkehrszeichen ist zu prüfen, ob die Erfäßbarkeit der Regelung durch Längsmarkierungen (Mittellinien und Randlinien, die durch retroreflektierende Markierungsknöpfe verdeutlicht werden können) im Verlauf der Straße mit Vorfahrt verbessert werden kann.

- 4** 1. Im Verlauf einer durchgehenden Straße sollte die Regelung stetig sein. Ist eine solche Straße an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage versehen oder positiv beschildert, so sollte an der nächsten nicht "Rechts vor Links" gelten, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.
- 5** 2. Einmündungen von rechts sollte die Vorfahrt grundsätzlich genommen werden. Nur wenn beide Straßen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen (z. B. Wohnstraßen) und auf beiden nur geringer Verkehr herrscht, bedarf es nach der Erfahrung einer Vorfahrtbeschilderung nicht.
- 6** 3. An Kreuzungen sollte der Grundsatz "Rechts vor Links" nur gelten, wenn
- a) die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben,
  - b) keine der Straßen, etwa durch Straßenbahngleise, Baumreihen, durchgehende Straßenbeleuchtung, ihrem ortsfremden Benutzer den Eindruck geben kann, er befinde sich auf der wichtigeren Straße,
  - c) die Sichtweite nach rechts aus allen Kreuzungszufahrten etwa gleich groß ist und
  - d) in keiner der Straßen in Fahrstreifen nebeneinander gefahren wird.
- 7** 4. Müßte wegen des Grundsatzes der Stetigkeit (Nummer 1) die Regelung "Rechts vor Links" für einen ganzen Straßenzug aufgegeben werden, weil für eine einzige Kreuzung eine solche Regelung nach Nummer 3 nicht in Frage kommt, so ist zu prüfen, ob nicht die hindernde Eigenart dieser Kreuzung, z. B. durch Angleichung der Sichtweiten beseitigt werden kann.
- 8** 5. Der Grundsatz "Rechts vor Links" sollte außerhalb geschlossener Ortschaften nur für Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf von Straßen mit ganz geringer Verkehrsbedeutung gelten.

- 9** 6. Scheidet die Regelung "Rechts vor Links" aus, so ist die Frage, welcher Straße die Vorfahrt zu geben ist, unter Berücksichtigung des Straßencharakters, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und des optischen Eindrucks der Straßenbenutzer zu entscheiden. Keinesfalls darf die amtliche Klassifizierung der Straßen entscheidend sein.
- 10** a) Ist eine der beiden Straßen eine Vorfahrtstraße oder sind auf einer der beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte in der Regel diese Straße die Vorfahrt erhalten. Davon sollte nur abgewichen werden, wenn die Verkehrsbelastung der anderen Straße wesentlich stärker ist oder wenn diese wegen ihrer baulichen Beschaffenheit dem, der sie befährt, den Eindruck vermitteln kann, er befände sich auf der wichtigeren Straße (z. B. Straßen mit Mittelstreifen oder mit breiter Fahrbahn oder mit Straßenbahngleisen).
- 11** b) Sind beide Straßen Vorfahrtstraßen oder sind auf beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte der optische Eindruck, den die Fahrer von der von ihnen befahrenen Straße haben, für die Wahl der Vorfahrt wichtiger sein als die Verkehrsbelastung.
- 12** c) Wird entgegen diesen Grundsätzen entschieden oder sind aus anderen Gründen Mißverständnisse über die Vorfahrt zu befürchten, so muß die Wartepflicht entweder besonders deutlich gemacht werden (z. B. durch Markierung, mehrfach wiederholte Beschilderung), oder es sind Lichtzeichenanlagen anzubringen. Erforderlichenfalls sind bei der Straßenbaubehörde bauliche Maßnahmen anzuregen.
- 13** 7. Bei Kreuzungen mit mehr als vier Zufahrten ist zu prüfen, ob nicht einzelne Kreuzungszufahrten verlegt oder gesperrt werden können. In anderen Fällen kann die Einrichtung von der Kreuzung wegführender Einbahnstraßen in Betracht kommen.
- 14** 8. Bei der Vorfahrtregelung sind die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen; wenn es mit den unter Nummer 6 dargelegten Grundsätzen vereinbar ist, sollten diejenigen

Kreuzungszufahrten Vorfahrt erhalten, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren. Kann einer Straße, auf der eine Schienenbahn verkehrt, die Vorfahrt durch Verkehrszeichen nicht gegeben werden, so ist eine Regelung durch Lichtzeichen erforderlich; keinesfalls darf auf einer solchen Kreuzung die Regel "Rechts vor Links" gelten.

**15**      III.

1. Als Vorfahrtstraßen sollen nur Straßen gekennzeichnet sein, die über eine längere Strecke die Vorfahrt haben und an zahlreichen Kreuzungen bevorrechtigt sind. Dann sollte die Straße solange Vorfahrtstraße bleiben, wie sich das Erscheinungsbild der Straße und ihre Verkehrsbedeutung nicht ändern. Bei der Auswahl von Vorfahrtstraßen ist der Blick auf das gesamte Straßennetz besonders wichtig.

**16**      a) Bundesstraßen, auch in ihren Ortsdurchfahrten, sind in aller Regel als Vorfahrtstraßen zu kennzeichnen.

**17**      b) Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt das auch für sonstige Straßen mit durchgehendem Verkehr.

**18**      c) Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten alle Straßen mit erheblicherem Verkehr Vorfahrtstraßen werden.

**19**      2. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind um so dringlicher, je schneller die Straße befahren wird.

**20**      3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. Nummer VI zu den Zeichen 205 und 206 (Randnummer 6), von Vorfahrtstraßen vgl. zu den Zeichen 306 und 307.

- 21** IV. Über die Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Lichtzeichen vgl. zu § 36 Abs. 2 und 4; *Rn. 3 ff.* sowie Nummer IV zu den Nummern 1 und 2 zu § 37 Abs. 2; *Rn. 12.*

### **Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren**

#### **Zu Absatz 1**

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

#### **Zu Absatz 2**

- 3** I. Als Radverkehrsführung über Kreuzungen und Einmündungen hinweg dienen markierte Radwegefurten. Radverkehrsführungen können ferner das Linksabbiegen für den Radverkehr erleichtern. Das Linksabbiegen im Kreuzungsbereich kann durch Abbiegestreifen für den Radverkehr, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen gesichert werden. Das Linksabbiegen durch Queren hinter einer Kreuzung/Einmündung kann durch Markierung von Aufstellbereichen am Fahrbahnrand bzw. im Seitenraum gesichert werden.
- 4** II. Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an

Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße oder einer Straße mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.

- 5**      III. Eigene Abbiegefahrstreifen für den Radverkehr können neben dem Abbiegestreifen für den Kraftfahrzeugverkehr mit Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) markiert werden. Dies kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn zum Einordnen
1. an Kreuzungen und Einmündungen von gekennzeichneten Vorfahrtstraßen nur ein Fahrstreifen zu überqueren ist,
  2. an Kreuzungen und Einmündungen mit Lichtzeichenanlage nicht mehr als zwei Fahrstreifen zu überqueren sind oder
  3. Radfahrschleusen vorhanden sind.
- 6**      IV. Bei aufgeweiteten Radaufstellstreifen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass für den Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn durch eine zusätzliche vorgelagerte Haltlinie (Zeichen 294) mit räumlichem und verkehrlichem Bezug zur Lichtzeichenanlage das Haltgebot angeordnet wird.
- 7**      V. Bei Radfahrschleusen wird das Einordnen zum Linksabbiegen in Fortsetzung einer Radverkehrsanlage dadurch ermöglicht, dass dem Hauptlichtzeichen in ausreichendem Abstand vorher ein weiteres Lichtzeichen vorgeschaltet wird.

Zu Absatz 3

- 8**      I. Der Radverkehr fährt nicht mehr neben der Fahrbahn, wenn ein Radweg erheblich (ca. 5 m) von der Straße abgesetzt ist. Können Zweifel aufkommen

oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, so ist die Vorfahrt durch Verkehrszeichen zu regeln.

- 9 II. Über Straßenbahnen neben der Fahrbahn vgl. Nummer VI zu Zeichen 201; Randnummer 11 bis 13.

### **Zu § 12 Halten und Parken**

#### **Zu Absatz 1**

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

#### **Zu Absatz 3 Nr. 1**

- 2 Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist diese z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.

#### **Zu Absatz 3a**

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

Zu Absatz 4

- 5** Wo es nach dem äußeren Anschein zweifelhaft ist, ob der Seitenstreifen für ein auf der Fahrbahn parkendes Fahrzeug fest genug ist, darf wegen Nichtbenutzung des Seitenstreifens nicht eingeschritten werden.

### **Zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit**

Zu Absatz 1

- 1** I. Wo Parkuhren aufgestellt sind, darf das Zeichen 286 nicht angeordnet werden.
- 2** II. Parkuhren und Parkscheinautomaten sind vor allem dort anzuordnen, wo kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze genau begrenzte Zeit parken können.
- 3** III. Vor der Anordnung von Parkuhren und Parkscheinautomaten sind die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und auf benachbarte Straßen zu prüfen.
- 4** IV. Parkraumbewirtschaftung empfiehlt sich nur dort, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist.
- 5** V. Über Parkuhren und Parkscheinautomaten in Haltverbotszonen vgl. Nummer II zu Zeichen 290.1 und 290.2, Randnummer 2.
- VI. Der Parkschein soll mindestens folgende, gut lesbare Angaben enthalten:
- 6** 1. Standort des Parkscheinautomaten

- 7            2. Datum und
- 8            3. Ende der Parkzeit.
- 9            VII. Für die Festlegung und die Höhe der Parkgebühren gelten die  
              Parkgebührenordnungen (§ 6a Absatz 6 StVG).

Zu Absatz 2

- 10          I.    Das Parken mit Parkscheibe darf nur in Haltverbotszonen (Zeichen 290.1)  
              und Parkraumbewirtschaftungszonen (Zeichen 314.1) sowie in Verbindung  
              mit Zeichen 314 oder 315 angeordnet werden. Zur Anordnung des Parkens  
              mit Parkscheibe in Haltverbotszonen vgl. Nummer II zu Zeichen 290.1 und  
              290.2, Randnummer 2.
- 11          II.   Auf der Vorderseite der Parkscheibe sind Zusätze, auch solche zum Zwecke  
              der Werbung, nicht zulässig.

Zu Absatz 5

- 11a        Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die  
              Verwaltungsvorschrift zu § 45 Absatz 1g verwiesen. Zur Bevorrechtigung von  
              Carsharingfahrzeugen wird auf die Verwaltungsvorschrift zu § 45 Absatz 1h  
              verwiesen.

### **Zu § 14 Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen**

Zu Absatz 2

- 1            Wenn der Führer eines Kraftfahrzeugs sich in solcher Nähe des Fahrzeugs  
              aufhält, daß er jederzeit eingreifen kann, ist nichts dagegen einzuwenden, wenn  
              eine besondere Maßnahme gegen unbefugte Benutzung nicht getroffen wird.  
              Andernfalls ist darauf zu achten, daß jede vorhandene Sicherung verwendet,  
              insbesondere auch bei abgeschlossenem Lenkradschloß das Fahrzeug selbst

abgeschlossen wird; wenn die Fenster einen Spalt offen bleiben oder wenn das Verdeck geöffnet bleibt, ist das nicht zu beanstanden.

### **Zu § 16 Warnzeichen**

Zu Absatz 1 Nr. 2

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

Zu Absatz 2

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

und die Ortskenntnis der Straßenverkehrsbehörden. Entsprechendes gilt für die Anordnung, in welcher Entfernung von der Haltestelle das Warnblinklicht eingeschaltet werden soll.

- 5** Die Anordnung, wo das Warnblinklicht eingeschaltet werden muß, ist gegenüber den Busbetreibern und den Fahrern der Busse auszusprechen.

### **Zu § 17 Beleuchtung**

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

- 2** I. Es ist darauf hinzuwirken, daß der Abblendpflicht auch gegenüber Radfahrern auf Radwegen sowie bei der Begegnung mit Schienenfahrzeugen und gegenüber dem Schiffsverkehr, falls die Führer dieser Fahrzeuge geblendet werden können, genügt wird. Einzelner entgegenkommender Fußgänger wegen muß dann abgeblendet werden, wenn sie sonst gefährdet wären (§ 1 Abs. 2).
- 3** II. Nicht nur die rechtzeitige Erfüllung der Abblendpflicht und die darauf folgende Pflicht zur Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit sind streng zu überwachen; vielmehr ist auch darauf zu achten, daß nicht
- 4** 1. Standlicht vorschriftswidrig verwendet wird,
- 5** 2. Blendwirkung trotz Abblendens bestehen bleibt,

- 6            3. die vordere Beleuchtung ungleichmäßig ist,
- 7            4. Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchten oder andere zusätzliche Scheinwerfer oder Leuchten vorschriftswidrig verwendet werden.

Zu Absatz 4

- 8            Andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen zur Kennzeichnung sind Park-Warntafeln nach Anlage 4 Abschnitt 4.

Einzelheiten über die Verwendung ergeben sich aus § 51c Abs. 5 StVZO. Die Park-Warntafeln unterliegen einer Bauartgenehmigung nach § 22a StVZO.

Zu Absatz 4a

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

### **Zu § 18 Autobahnen und Kraftfahrstraßen**

Vgl. zu den Zeichen 330.1, 331.1, 333, zu den Zeichen 330.2 und 331.2 und zu den Zeichen 330.1, 331.1, 330.2 und 331.2.

### **Zu § 19 Bahnübergänge**

Zu Absatz 1

Sofern auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Richtung das Überholverbot häufig missachtet werden sollte, ist seine Unterstützung durch die Anordnung einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) in Betracht zu ziehen.

## **Zu § 20 Öffentliche Verkehrsmittel und Schulbusse**

Zu Absatz 4

- 1** I. Vor der Festlegung von Haltestellen von Schulbussen sind von der Straßenverkehrsbehörde neben Polizei und Straßenbaubehörde auch Schule, Schulträger und Schulbusunternehmer zu hören. Dabei ist darauf zu achten, daß die Schulbusse möglichst – gegebenenfalls unter Hinnahme eines Umwegs – so halten, daß die Kinder die Fahrbahn nicht überqueren müssen.
- 2** II. Es ist vorzusehen, daß Schulbusse nur rechts halten. Die Mitbenutzung der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist anzustreben.

## **Zu § 21 Personenbeförderung**

Zu den Absätzen 1 und 2

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

Zu Absatz 1a

- 2** Geeignet sind Rückhalteeinrichtungen für Kinder, die entsprechend der UNECE-Regelung Nr. 44 (BGBl. 1984 II S. 458, mit weiteren Änderungen) oder der UNECE-Regelung Nr. 129 (ABl. L 97 vom 29.3.2014, S. 21) gebaut, geprüft, genehmigt und entweder mit dem nach der UNECE-Regelung Nr. 44 oder Nr. 129 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen oder mit dem nationalen Prüfzeichen nach der Fahrzeugteilverordnung gekennzeichnet sind. Dies gilt entsprechend für Rückhalteeinrichtungen für Kinder der Klasse 0 (geeignet für Kinder bis zu einem Gewicht von 9 kg), wenn für sie eine Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO vorliegt.

- 3** Die Eignung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder und deren jeweilige Verwendung auf Vordersitzen ergibt sich aus der Genehmigung sowie der Anweisung, die vom Hersteller der Rückhalteeinrichtung für Kinder beizufügen ist. So ist zum Beispiel bei Verwendung von Rückhalteeinrichtungen für Kinder nach der UNECE-Regelung Nr. 129 für Kinder bis zu einem Alter von 15 Monaten eine Beförderung nur entgegen der Fahrtrichtung oder seitlich gerichtet zur Fahrtrichtung möglich.

### **Zu § 21a Sicherheitsgurte, Schutzhelme**

*aufgehoben!*

### **Zu § 22 Ladung**

Zu Absatz 1

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

## **Zu § 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers**

### **Zu Absatz 1**

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

## **Zu § 24 Besondere Fortbewegungsmittel**

### **Zu Absatz 1**

- 1** I. Solche Fortbewegungsmittel unterliegen auch nicht den Vorschriften der StVZO.
- 2** II. Schieberollstühle sind Rollstühle mit Schiebeantrieb nach Nummer 2.1.1, Greifreifenrollstühle sind Rollstühle mit Greifreifenantrieb nach Nummer 2.1.2 der DIN 13240 Teil 1.
- 3** III. Kinderfahrräder sind solche, die üblicherweise zum spielerischen Umherfahren im Vorschulalter verwendet werden.
- 4** IV. Zur Freigabe von Fahrbahnen, Seitenstreifen und Radwegen für Inline-Skates und Rollschuhe vgl. VwV zu § 31 Absatz 2.

### **Zu Absatz 2**

- 5** Krankenfahrstühle sind Fahrzeuge.

## **Zu § 25 Fußgänger**

### **Zu Absatz 3**

- 1** I. Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. Es bedarf laufender Beobachtungen, ob die hierfür verwendeten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Gegebenheiten des Verkehrs entsprechen und ob weitere Maßnahmen sich als notwendig erweisen.
- 2** II. Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, daß Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden (Stangen- oder Kettengeländer), oder der Fußgängerquerverkehr muß unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefaßt werden (z. B. Markierung von Fußgängerüberwegen oder Errichtung von Lichtzeichenanlagen). Erforderlichenfalls ist bei der Straßenbaubehörde der Einbau von Inseln anzuregen.
- 3** III.
  1. Die Markierungen an Lichtzeichenanlagen für Fußgänger, sogenannte Fußgängerfurten, bestehen aus zwei in der Regel 4 m voneinander entfernten, unterbrochenen Quermarkierungen. Einzelheiten ergeben sich aus den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS). Vgl. zu § 41 Absatz 1, Anlage 2 Abschnitt 9.
- 4** 2. Wo der Fußgängerquerverkehr dauernd oder zeitweise durch besondere Lichtzeichen geregelt ist, sind Fußgängerfurten zu markieren. Sonst ist diese Markierung, mit Ausnahme an Überwegen, die durch Schülerlotsen, Schulweghelfer oder sonstige Verkehrshelfer gesichert werden, unzulässig.

- 5            3. Mindestens 1 m vor jeder Fußgängerfurt ist eine Haltlinie (Zeichen 294) zu markieren; nur wenn die Furt hinter einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist, entfällt selbstverständlich eine Haltlinie auf der der Kreuzung oder Einmündung zugewandten Seite.
- 6            IV. Über Fußgängerüberwege vgl. zu § 26.
- 7            V. Wenn nach den dort genannten Grundsätzen die Anlage von Fußgängerüberwegen ausscheidet, der Schutz des Fußgängerquerverkehrs aber erforderlich ist, muß es nicht immer geboten sein, Lichtzeichen vorzusehen. In vielen Fällen wird es vielmehr genügen, die Bedingungen für das Überschreiten der Straße zu verbessern (z. B. durch Einbau von Inseln, Haltverbote, Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtung).
- 8            VI. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Straßenbaubehörde anzuregen, die in § 16 Abs. 5 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vorgesehene Aufstellfläche an den für das Überschreiten durch Fußgänger vorgesehenen Stellen zu schaffen; das bloße Anbringen einer Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) wird nur ausnahmsweise den Fußgängern ausreichenden Schutz geben.

Zu Absatz 5

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

### **Zu § 26 Fußgängerüberwege**

- 1            I. Einsatzbereiche
1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.

- 2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
- 3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.
- 4 4. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.
- 5 5. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.
- 6 6. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radverkehrsanlagen hinweg angelegt werden.

## 7 II. Lage

1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf kurzem Weg überschreiten.
- 8 2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
- 9 3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der

Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.

- 10**      4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.
- 11**      5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.
- 12**      III. Ausgestaltung
1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.
- 13**      2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.
- 14**      3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.
- 15**      4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.
- 16**      IV. Richtlinien

Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.

## **Zu § 27 Verbände**

### **Zu Absatz 1**

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

### **Zu Absatz 2**

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

### **Zu Absatz 3**

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

### **Zu Absatz 4**

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

## **Zu § 28 Tiere**

#### Zu Absatz 1

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

#### **Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung**

##### Zu Absatz 2

- 1** I. Rennen mit Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich verboten. Rennen sind Wettbewerbe oder Teile eines Wettbewerbes (z. B. Sonderprüfung mit Renncharakter) sowie Veranstaltungen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten oder höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten mit Kraftfahrzeugen (z. B. Rekordversuch). Auf die Art des Starts (gemeinsamer Start, Gruppen- oder Einzelstart) kommt es nicht an.

Indizien für das Vorliegen eines Wettbewerbs sind die Verwendung renntypischer Begriffe, die Beteiligung von Sponsoren, gemeinsame Start-, Etappen- und Zielorte, der nahezu gleichzeitige Start aller Fahrzeuge, Startnummern, besondere Kennzeichnung und Werbung an den Fahrzeugen sowie vorgegebene Fahrtstrecken und Zeitnahmen (auch verdeckt) und die Verbindung zwischen den einzelnen Teilnehmern bzw. zwischen den Teilnehmern und dem Veranstalter (per Funk, GPS o. ä.). Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln oder das Fahren im Konvoi widerspricht dem Renncharakter nicht.

**2** II. Das Verbot gilt auch für nichtorganisierte Rennen.

**3** III. Randnummer 3 aufgehoben

#### IV. Erlaubnispflichtige Veranstaltungen

##### 1. Motorsportliche Veranstaltungen

**4** Kraftfahrzeugrennen sind erlaubnispflichtige Veranstaltungen nach Absatz 2.

**5** Darüber hinaus sind nicht genehmigungsbedürftige motorsportliche Veranstaltungen dann erlaubnispflichtig, wenn 30 Kraftfahrzeuge und mehr am gleichen Platz starten oder ankommen oder

**6** unabhängig von der Zahl der teilnehmenden Fahrzeuge, wenn wenigstens eines der folgenden Kriterien gegeben ist:

- vorgeschriebene Durchschnitts- oder Mindestgeschwindigkeit,
- vorgeschriebene Fahrtzeit (auch ohne Bewertung der Fahrtzeit),
- vorgeschriebene Streckenführung,
- Ermittlung des Siegers nach meistgefahrenen Kilometern,
- Durchführung von Sonderprüfungen,

- Fahren im geschlossenen Verband.

- 7** Ballon-Begleitfahrten, Fahrten mit Motorschlitten, Stockcarrennen, Autovernichtungs- oder Karambolagerennen sowie vergleichbare Veranstaltungen dürfen nicht erlaubt werden.
- 8** Eine Veranstaltung nach Rn. 4 erfordert die Sperrung der in Anspruch genommenen Straßen für den allgemeinen Verkehr. Dies kommt nur für Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung in Betracht und setzt eine zumutbare Umleitungsstrecke voraus.

## 2. Weitere Veranstaltungen

- 9** Erlaubnispflichtig sind
- a) Radrennen, Mannschaftsfahrten und vergleichbare Veranstaltungen,
  - b) Radtouren, wenn mehr als 100 Personen teilnehmen oder wenn mit erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen (i. d. R. erst ab Landesstraße) zu rechnen ist,
- 10** c) Volkswanderungen und Volksläufe, wenn mehr als 500 Personen teilnehmen oder das überörtliche Straßennetz (ab Kreisstraße) beansprucht wird,
- 11** d) Umzüge bei Volksfesten und Ähnlichen (z. B. stationäre Veranstaltungen), es sei denn, es handelt sich um ortsübliche Prozessionen und andere ortsübliche kirchliche Veranstaltungen sowie kleinere örtliche Brauchtumsveranstaltungen.

- 12** e) Nicht erlaubnispflichtig sind Versammlungen und Aufzüge im Sinne des § 14 des Versammlungsgesetzes.

## V. Allgemeine Grundsätze

- 13** Die Erlaubnisbehörde ordnet alle erforderlichen Maßnahmen an und knüpft die Erlaubnis insbesondere an folgende Auflagen und Bedingungen:
- 14** 1. Veranstaltungen sollen grundsätzlich auf abgesperrtem Gelände durchgeführt werden. Ist eine vollständige Sperrung wegen der besonderen Art der Veranstaltung nicht erforderlich und nicht verhältnismäßig, dürfen nur Straßen benutzt werden, auf denen die Sicherheit oder Ordnung des allgemeinen Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Zu Rennveranstaltungen vgl. Rn. 4 und 8.
- 15** 2. Die Erlaubnispflicht erstreckt sich auch auf Straßen mit tatsächlich öffentlichem Verkehr; für deren Benutzung ist zusätzlich die Zustimmung des Verfügungsberechtigten erforderlich.
- 16** 3. Auf das Erholungs- und Ruhebedürfnis der Bevölkerung ist besonders Rücksicht zu nehmen. Veranstaltungen, die geeignet sind, die Nachtruhe der Bevölkerung zu stören, dürfen für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr nicht erlaubt werden.
- 17** 4. Eine Erlaubnis darf nur Veranstaltern erteilt werden, die die Gewähr dafür bieten, dass die Veranstaltung entsprechend den Bedingungen und Auflagen der Erlaubnisbehörde abgewickelt wird. Diese Gewähr bietet ein Veranstalter in der Regel nicht, wenn er eine erlaubnispflichtige Veranstaltung ohne Erlaubnis durchgeführt oder die Nichtbeachtung von Bedingungen und Auflagen einer erlaubten Veranstaltung zu vertreten hat.
- 18** 5. Die Erlaubnisbehörde hat sich vom Veranstalter schriftlich seine Kenntnis darüber bestätigen zu lassen, dass die Veranstaltung eine

Sondernutzung i.S.d. § 8 des Bundesfernstraßengesetzes bzw. der entsprechenden Bestimmungen in den Straßengesetzen der Länder darstellt. In der Erklärung ist insbesondere die Kenntnis über die straßenrechtlichen Erstattungsansprüche zu bestätigen, wonach der Erlaubnisnehmer alle Kosten zu ersetzen hat, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen. Das zuständige Bundesministerium gibt ein Muster einer solchen Erklärung nach Anhörung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt. Diese ist bei allen Veranstaltungen mit der Antragstellung zu verlangen. Im Übrigen bleiben die gesetzlichen Vorschriften über die Haftpflicht des Veranstalters unberührt. Hierauf ist im Erlaubnisbescheid hinzuweisen.

- 19**            6. In den Erlaubnisbescheid ist zudem aufzunehmen, dass der Straßenbaulastträger und die Erlaubnisbehörde keinerlei Gewähr dafür übernehmen, dass die Straßen samt Zubehör durch die Sondernutzung uneingeschränkt benutzt werden können und den Straßenbaulastträger im Rahmen der Sondernutzung keinerlei Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht trifft.
- 20**            7. Die Erlaubnisbehörde hat den Abschluss von Versicherungen zur Abdeckung gesetzlicher Haftpflichtansprüche (vgl. Rn. 18) mit folgenden Mindestversicherungssummen zu verlangen:
- 21**            - Bei Veranstaltungen mit Kraftwagen und bei gemischten Veranstaltungen

500.000 € für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 150 000 €),

100.000 € für Sachschäden,

20.000 € für Vermögensschäden;

**22**

- bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts

250.000 € für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 150.000 €),

50.000 € für Sachschäden,

5.000 € für Vermögensschäden;

**23**

- bei Radsportveranstaltungen, anderen Veranstaltungen mit Fahrrädern (Rn. 9) und sonstigen Veranstaltungen (Rn. 10, Rn. 11)

250.000 € für Personenschäden (für die einzelne Person mindestens 100 000 €),

50.000 € für Sachschäden,

5.000 € für Vermögensschäden.

**24**

8. Unabhängig von Nummer 7 muss bei motorsportlichen Veranstaltungen, die auf nicht abgesperrten Straßen stattfinden, für jedes Fahrzeug der Abschluss eines für die Teilnahme an der Veranstaltung geltenden Haftpflichtversicherungsvertrages mit folgenden Mindestversicherungssummen verlangt werden:

- bei Veranstaltungen mit Kraftwagen 1.000.000 € pauschal;
- bei Veranstaltungen mit Motorrädern und Karts 500.000 € pauschal.

**25**            9. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei Rennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter Veranstalter, Fahrer und Halter für die Schäden, die durch die Veranstaltung an Personen und Sachen verursacht worden sind, nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über Verschuldens- und Gefährdungshaftung herangezogen werden. Haftungsausschlussvereinbarungen sind zu untersagen, soweit sie nicht Haftpflichtansprüche der Fahrer, Beifahrer, Fahrzeughalter, Fahrzeugeigentümer sowie der Helfer dieser Personen betreffen. Dem Veranstalter ist ein ausreichender Versicherungsschutz zur Deckung von Ansprüchen aus vorbezeichneten Schäden aufzuerlegen. Mindestversicherungssummen sind:

**26**            - für jede Rennveranstaltung mit Kraftwagen

500.000 € für Personenschäden pro Ereignis,

150.000 € für die einzelne Person,

100.000 € für Sachschäden,

20.000 € für Vermögensschäden;

**27**            - für jede Rennveranstaltung mit Motorrädern und Karts

250.000 € für Personenschäden pro Ereignis,

150.000 € für die einzelne Person,

50.000 € für Sachschäden,

10.000 € für Vermögensschäden.

- 28** Außerdem ist dem Veranstalter der Abschluss einer Unfallversicherung für den einzelnen Zuschauer in Höhe folgender Versicherungssummen aufzuerlegen:

15.000 € für den Todesfall,

30.000 € für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person).

- 29** Hierbei muss sichergestellt sein, dass die Beträge der Unfallversicherung im Schadensfall ohne Berücksichtigung der Haftungsfrage an die Geschädigten gezahlt werden. In den Unfallversicherungsbedingungen ist den Zuschauern ein unmittelbarer Anspruch auf die Versicherungssumme gegen die Versicherungsgesellschaften einzuräumen.

- 30** Dem Veranstalter ist ferner aufzuerlegen, dass er Sorge zu tragen hat, dass an der Veranstaltung nur Personen als Fahrer, Beifahrer oder deren Helfer teilnehmen, für die einschließlich etwaiger freiwilliger Zuwendungen der Automobilklubs folgender Unfallversicherungsschutz besteht:

7.500 € für den Todesfall,

15.000 € für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person).

Die Nummern 7 und 8 bleiben unberührt.

- 31** 10. Bei Bedarf ist im Streckenverlauf, insbesondere an Gefahrenstellen, der Einsatz zuverlässiger, kenntlich gemachter Ordner (z.B. durch

Armbinden oder Warnwesten) aufzuerlegen. Diese sind darauf hinzuweisen, dass ihnen keine polizeilichen Befugnisse zustehen und dass sie den Weisungen der Polizei unterliegen.

- 32** 11. Soweit es die Art der Veranstaltung zulässt, ist zudem zu verlangen, Anfang und Ende der Teilnehmerfelder durch besonders kenntlich gemachte Fahrzeuge (Spitzen- und Schlussfahrzeug) oder Personen anzuzeigen.
- 33** 12. Dem Veranstalter kann aufgegeben werden, in der Tagespresse und in sonst geeigneter Weise rechtzeitig auf die Veranstaltung hinzuweisen.
- 34** 13. Im Erlaubnisbescheid ist darauf hinzuweisen, dass die Teilnehmer an einer Veranstaltung kein Vorrecht im Straßenverkehr genießen und, ausgenommen auf gesperrten Straßen, die Straßenverkehrsvorschriften zu beachten haben.

## VI. Erlaubnisverfahren

- 35** 1. Allgemeines
  - a) Für das Verfahren werden im zuständigen Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden Formblätter (z.B. für die Erklärungen) herausgegeben und im Verkehrsblatt veröffentlicht.
- 36** b) Autorennen, Motorradrennen und Sonderprüfungen mit Renncharakter betreffende Anträge sind nur zu bearbeiten, wenn zugleich Gutachten von Sachverständigen insbesondere die Geeignetheit der Fahrtstrecken und die gebotenen Sicherungsmaßnahmen betreffend vorgelegt werden. Streckenabnahmeprotokolle von bundesweiten Motorsportdachorganisationen (z. B. DMSB, DAM und DASV) sind Gutachten in diesem Sinne.

- 37** c) Es sind die Polizei, die Straßenverkehrsbehörden, die Behörden der Straßenbaulastträger, die Forstbehörden und die Naturschutzbehörden zu hören, soweit ihr Zuständigkeitsbereich berührt wird. Werden Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) gekreuzt, sind die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen anzuhören.
- 38** d) Werden Forderungen von den nach Buchstabe c gehörten Stellen erhoben, sollen diese im Erlaubnisbescheid durch entsprechende Bedingungen und Auflagen berücksichtigt werden. Forderungen des Straßenbaulastträgers und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sind zwingend zu berücksichtigen. Können Behörden die Erstattung von Aufwendungen für besondere Maßnahmen aus Anlass der Veranstaltung verlangen, so hat sich der Antragsteller schriftlich zu deren Erstattung zu verpflichten (vgl. Rn. 18). Eine vom Straßenbaulastträger geforderte Sondernutzungsgebühr ist im Erlaubnisbescheid gesondert festzusetzen.
- 39** e) Die Erlaubnis soll erst dann erteilt werden, wenn die beteiligten Behörden und Stellen gegen die Veranstaltung keine Bedenken geltend gemacht haben.

## 2. Rennen mit Kraftfahrzeugen

- 40** a) Rennen nach Nummer I zu Absatz 2 (Randnummer 1) dürfen nur auf abgesperrten Straßen erlaubt werden.
- 41** b) Bevor die Erlaubnis erteilt wird, müssen
- das Gutachten (Rn. 36) über die Eignung der Strecke für das Rennen und
  - der Nachweis des Abschlusses der in den Nummern II.7, 8 und 9 (Rn. 20 ff.) genannten Versicherungen vorliegen.

Ein Gutachten ist entbehrlich bei Wiederholung eines Rennens auf gleicher Strecke. Dann genügt eine rechtsverbindliche Erklärung des Gutachters (vgl. Rn 36), dass sich die Strecke seit der letzten rennbedingten Streckenabnahme weder in baulicher noch in rennmäßiger Hinsicht verändert hat.

- c) Die Erteilung der Erlaubnis ist insbesondere an folgende Bedingungen und Auflagen zu knüpfen:

aa) zur Vorbereitung/Durchführung des Rennens

- 42** - Dem Rennen hat ein Training voranzugehen, das Teil des Wettbewerbs ist; das gilt nicht für Sonderprüfungen mit Renncharakter.
- 43** - Beginn und Ende des Rennens sind bekannt zu geben, damit die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen der zuständigen Behörden oder Stellen eingeleitet und wieder aufgehoben werden können.
- 44** - Vor und während des Rennens ist eine Verbindung mit der Polizeieinsatzleitung herzustellen und zu halten. Besondere Vorkommnisse während des Rennens sind dieser Einsatzleitung sofort bekannt zu geben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Veranstalter für die Sicherheit der Teilnehmer, Sportwarte und Zuschauer innerhalb des Sperrbereichs zu sorgen hat. Die Polizei hat lediglich die Aufgabe, verkehrsregelnde Maßnahmen außerhalb des Sperrbereichs – soweit erforderlich – zu treffen, es sei denn, dass ausnahmsweise (z. B. weil die Zuschauer den Anordnungen der Ordner nicht nachkommen) auf ausdrückliche Weisung ihres Leiters ein Einsatz innerhalb des Sperrbereichs erforderlich ist.
- 45** - Auf Verlangen ist eine Lautsprechanlage um die Rennstrecke aufzubauen und während des Rennens in Betrieb zu halten; diese Anlage und andere vorhandene Verständigungseinrichtungen

müssen der Polizei zur Verfügung gestellt werden, falls das im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung notwendig ist.

- 46** - Entlang der Absperrung ist eine ausreichende Zahl von Ordnern vorzuhalten. Umfang, Art und Beschaffenheit der Sicherungen ergeben sich aus den örtlichen Verhältnissen. Dabei sind die Auflagen im Gutachten (vgl. Rn. 36) zu beachten. Insbesondere sind die bei der Abnahme der Rennstrecke festgesetzten Sperrzonen abzugrenzen, zu beschildern und mit eigenen Kräften zu überwachen.
- 47** - Es ist ein Sanitätsdienst mit den erforderlichen Ärzten, Unfallstationen und Krankentransportwagen einzurichten. Zudem ist für ausreichenden Feuerschutz zu sorgen und die notwendigen hygienischen Anlagen bereitzustellen.
- 48** - Vor dem Start des Rennens ist die Rennstrecke durch den Veranstalter freizugeben.
- 49** - Die Rennstrecke darf während des Wettbewerbs nicht betreten werden. Ausgenommen davon sind Sportwarte mit besonderem Auftrag der Rennleitung und Personen, die von der Rennleitung zur Beseitigung von Ölspuren und sonstigen Hindernissen sowie für den Sanitäts- und Rettungsdienst eingesetzt werden; sie müssen eine auffällige Warnkleidung tragen.
- 50** - Die Fahrzeuge der Rennleitung sind deutlich kenntlich zu machen.

bb) zu den an dem Rennen teilnehmenden Fahrern und Fahrzeugen

- 51** - Die Fahrer müssen eine gültige anerkannte Fahrerlizenz (z.B. des DMSB, DAM, DASV oder einer vergleichbaren ausländischen

Organisation) besitzen und an dem Pflichttraining (vgl. Rn. 42) teilgenommen haben.

- 52**
- Die Rennfahrzeuge dürfen nur im verkehrssicheren Zustand an dem Rennen teilnehmen. Dazu sind sie durch Sachverständige insbesondere hinsichtlich der Fahrzeugteile, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können, zu untersuchen.

### 3. Sonstige motorsportliche Veranstaltungen

Die Erteilung der Erlaubnis ist insbesondere an folgende Bedingungen und Auflagen zu knüpfen:

#### a) zur Vorbereitung/Durchführung der Veranstaltung

- 53**
- Jedem Teilnehmer ist eine Startnummer zuzuteilen, die deutlich sichtbar rechts oder links am Fahrzeug anzubringen ist. Von dieser Auflage kann abgesehen werden, wenn die Art der Veranstaltung diese Kennzeichnung entbehrlich macht. Die Startnummernschilder dürfen erst bei der Fahrzeugabnahme (vgl. Rn. 60) angebracht und müssen nach Beendigung des Wettbewerbs oder beim vorzeitigen Ausscheiden sofort entfernt werden.
- 54**
- Der Abstand der Fahrzeuge beim Start darf eine Minute nicht unterschreiten.
- 55**
- Im Rahmen einer Veranstaltung dürfen je 30 km Streckenlänge je eine, insgesamt jedoch nicht mehr als fünf Sonderprüfungen mit Renncharakter auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden. Der Veranstalter kann nach Maßgabe landesrechtlicher Vorschriften abseits öffentlicher Straßen weitere Sonderprüfungen mit Renncharakter abhalten. Sonderprüfungsstrecken auf öffentlichen

Straßen dürfen in der Regel während einer Veranstaltung nur einmal durchfahren werden.

- 56** - Kontrollstellen dürfen nur abseits von bewohnten Grundstücken an geeigneten Stellen eingerichtet werden. Der allgemeine Verkehr darf durch die Kontrollstellen nicht beeinträchtigt werden.
- 57** - Die Fahrzeugbesatzung muss aus mindestens zwei Personen bestehen, wenn die Art der Veranstaltung (z. B. Suchfahrt) dies erfordert. Bei Wettbewerben, die ohne Fahrerwechsel über mehr als 450 km geführt werden oder die mehr als acht Stunden Fahrzeit erfordern, muss eine Zwangspause von mindestens 30 Minuten eingelegt werden.
- 58** - Die Fahrzeiten sind unter Berücksichtigung der Straßenverhältnisse so zu bemessen, dass jeder Teilnehmer in der Lage ist, die Verkehrsvorschriften zu beachten. Der Veranstalter hat die Teilnehmer zu verpflichten, Bordbücher oder -karten auf Verlangen der Polizeibeamten zur Eintragung festgestellter Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Bestimmungen auszuhändigen. Bei Feststellung solcher Eintragungen sind die betreffenden Teilnehmer aus der Wertung zu nehmen.

b) zu den an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrern und Fahrzeugen

- 59** - Es dürfen nur solche Fahrer zum Start zugelassen werden, die eine gültige Fahrerlaubnis besitzen und nachweisen können, dass ihr Fahrzeug ausreichend versichert ist.
- 60** - Fahrzeuge, die nicht den Vorschriften der StVZO entsprechen oder nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassen sind, sind von der Teilnahme auszuschließen. Werden nach dem Start Veränderungen an Fahrzeugen vorgenommen oder werden während der Fahrt

Fahrzeuge verkehrs- oder betriebsunsicher, führt dies unverzüglich zum Ausschluss aus dem Wettbewerb.

#### 4. Radrennen, Mannschaftsfahrten und vergleichbare Veranstaltungen

- 61** a) Sie sollen möglichst nur auf Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung erlaubt werden.
- 62** b) Die Zahl der zur Sicherung der Veranstaltung erforderlichen Begleitfahrzeuge ist im Erlaubnisbescheid festzulegen, sie sind besonders kenntlich zu machen.
- 63** c) Die jeweiligen Streckenabschnitte müssen in der Regel vom übrigen Fahrverkehr freigehalten werden. Dies ist entweder durch Sperrungen oder durch Weisungen der Polizei sicherzustellen.

#### 5. Sonstige Veranstaltungen

- 64** a) Volkswanderungen, Volksläufe und Radtouren sollen nur auf abgelegenen Straßen (Gemeindestraßen, Feld- und Waldwegen) zugelassen werden.
- 65** b) Vom Veranstalter ist ausreichender Feuerschutz (wegen evtl. Waldbrandgefahr), die Vorhaltung eines Sanitätsdienstes und von hygienischen Anlagen zu verlangen.
- 66** c) In der Regel ist zu verlangen, dass die Teilnehmer in Gruppen starten.“

*Randnummern 67-78 aufgehoben*

#### Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr

- 79** I. Unbeschadet des Erfordernisses einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 Satz 1 (vgl. dazu Rn. 80) bedürfen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder bei denen das Sichtfeld (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist oder von denen das Kurvenlaufverhalten (§ 32d StVZO) nicht eingehalten wird, einer fahrzeugtechnischen Ausnahmegenehmigung nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 oder 2 StVZO.
- 80** II. Einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 bedürfen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die einer fahrzeugtechnischen Ausnahmegenehmigung im Sinne der Nummer I bedürfen und die diese Grenzen tatsächlich überschreiten. Erlaubte Abweichungen von den Grenzen der StVZO, Geltungsbereich und Geltungsdauer der Erlaubnis müssen von der fahrzeugtechnischen Ausnahmegenehmigung gedeckt sein, innerhalb des Geltungsbereichs und der Geltungsdauer der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO liegen (vgl. dazu Rn. 79). Die Geltungsdauer der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 darf dabei einen Zeitraum von drei Jahren nicht überschreiten.
- 81** Die Erteilung einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 ersetzt nicht das Erfordernis einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 im Übrigen (z. B. bei bestehenden Durchfahrtsverboten oder Transporten an Sonn- und Feiertagen) mit Ausnahme einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2, 2. Alternative hinsichtlich mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen die Autobahn zu benutzen.
- III. Eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 ist nicht erforderlich,
- 82** 1. wenn Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nur aufgrund ihrer Ladung die Abmessungen nach § 18 Absatz 1 Satz 2 oder § 22 Absatz 2 bis 4 überschreiten; diese bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5,
- 83** 2. wenn eine konstruktiv vorgesehene Verlängerung oder Verbreiterung des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination (z. B. durch Ausziehen der Ladefläche oder Ausklappen oder Anstecken von Konsolen) nicht oder nur teilweise erfolgt und das Fahrzeug in diesem Zustand den Bestimmungen des § 32 StVZO entspricht oder

- 84**      3.      bei einem Fahrzeug, dessen Zulassung wegen der Überschreitung zulässiger Achslasten und Gesamtmassen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO bedarf, im Verkehr dann aber die tatsächliche Gesamtmasse und die tatsächlichen Achslasten die in § 34 StVZO festgelegten Grenzen nicht überschreitet.

#### IV. Voraussetzungen der Erlaubnis

1.      Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn
- 85**      a)      der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden und
- 86**      b)      für den gesamten Fahrtweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen, vor allem aus verkehrlichen Gründen, nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre.
2.      Eine Erlaubnis darf außerdem nur für den Transport folgender Ladungen erteilt werden:
- 87**      a)      einer unteilbaren Ladung; unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde; als unteilbar gelten auch das Zubehör eines Kranes und die Gewichtsstücke eines Eichfahrzeuges;
- 88**      b)      einer aus mehr als einem Teil bestehenden Ladung, wenn die Teile aus Festigkeitsgründen nicht als Einzelstücke befördert werden können und diese unteilbar sind (dies ist durch eine Bestätigung eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers oder eines Prüfsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung nachzuweisen), die in Kopie beim Transport mitzuführen und auf Verlangen auszuhändigen ist oder in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt wird, dass sie bei Kontrollen

auf Verlangen der zuständigen Person lesbar gemacht werden kann; für den Transport abmontierter Räder selbstfahrender Arbeitsmaschinen, wenn sich dadurch die Abmessungen des erlaubten Transports nicht vergrößert und die nach § 34 StVZO zulässigen Achslasten und Gesamtmassen eingehalten werden;

- 89** c) Zubehör zu unteilbaren Ladungen; es darf 10 % der Gesamtmasse der Ladung nicht überschreiten und muss in dem Begleitpapier mit genauer Bezeichnung aufgeführt sein.
- 90** d) mehrerer einzelner unteilbarer Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeuges mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtmasse und Achslasten. Zusätzliche Ladung (Beiladung) ist gestattet, soweit die Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.
- 90a** e) einer teilbaren Ladung bei Leerfahrten im Zulauf zu oder im Ablauf von einem Großraum- oder Schwertransport, wenn die beanspruchte Ladefläche der Fahrzeugkombination die nach § 32 StVZO zulässigen Abmessungen (Teillängen, Länge, Breite) einhält und die nach § 34 StVZO zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden;
- 90b** f) bei Leerfahrten Teile der genehmigten Fahrzeugkombination als Ladung.
- 91** 3. Eine Erlaubnis darf weiterhin erteilt werden für die Überführung eines unbeladenen Fahrzeugs oder einer unbeladenen Fahrzeugkombination, dessen oder deren tatsächliche Abmessungen, Achslasten, Gesamtmasse oder Kurvenlaufverhalten die nach den §§ 32, 34 und 35b StVZO zulässigen Grenzen überschreiten oder bei dem oder der das Sichtfeld nach § 35b Absatz 2 StVZO eingeschränkt ist.
- 92** 4. Hat der Antragsteller oder die transportdurchführende Person vorsätzlich oder grob fahrlässig zuvor einen erlaubnispflichtigen Verkehr ohne die erforderliche Erlaubnis durchgeführt oder gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen, so soll ihm oder ihr für einen angemessenen Zeitraum keine Erlaubnis mehr erteilt werden.
- 93** 5. Haben Absender und Empfänger Gleisanschlüsse, ist die Erteilung einer Erlaubnis nur zulässig, wenn nachgewiesen ist, dass eine

Schienenbeförderung nicht möglich oder unzumutbar ist. Von dem Nachweis darf nur in dringenden Fällen abgesehen werden.

#### V. Das Verfahren für die Erteilung einer Erlaubnis

##### **93a** 1. Hinweise der Erlaubnisbehörde

Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen ab Vorliegen eines vollständigen und fehlerfreien Antrages erfordert und bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken sowie bei aus anderen Gründen besonders aufwändigen Verfahren eine längere Bearbeitungsdauer erforderlich sein kann. Auf die Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit eines Antrags hat die Behörde unverzüglich, mindestens aber innerhalb der Frist nach Satz 1 hinzuweisen.

##### **94** 2. Erklärung des Antragstellers

Die Erlaubnisbehörde hat sich vom Antragsteller schriftlich seine Kenntnis darüber bestätigen zu lassen, dass

- a) ein Großraum- und/oder Schwertransport eine Sondernutzung im Sinne des § 8 des Bundesfernstraßengesetzes und der entsprechenden straßenrechtlichen Vorschriften der Länder darstellt; in der Erklärung ist insbesondere die Kenntnis der straßenrechtlichen Erstattungsansprüche zu bestätigen, wonach der Antragsteller alle Kosten zu übernehmen hat, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen;
- b) der Träger der Straßenbaulast und die Straßenverkehrsbehörde keinerlei Gewähr dafür übernehmen, dass die Straßen samt Zubehör durch die Sondernutzung uneingeschränkt benutzt werden können; den Träger der Straßenbaulast oder denjenigen, der im Auftrag des Trägers der Straßenbaulast die Straße verwaltet, trifft im Rahmen der Sondernutzung keinerlei Haftung wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht.

##### **95** 3. Für Großraum- und/oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen.

In einem Bescheid können bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu

fünf baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen Anhängern bestehen, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahrzeugkombination zu sehen. Zulässig ist ein Transportumlauf, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht: z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeuges zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Belade- zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum nächsten Beladeort oder Firmensitz).

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Im Übrigen gelten folgende Unterschreitungen als mitgenehmigt:

–

Abmessungen der Ladung von 200 cm in der Länge, 50 cm in der Breite und 25 cm in der Höhe unter der Bedingung, dass die Lage der lotrechten Schwerpunktsachse der Ladung in Bezug zum Fahrzeug bzw. zur Fahrzeugkombination nicht verändert wird

–

Gesamtgewicht bzw. Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich Ladung in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht  $G$  des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination nach Maßgabe der folgenden Berechnung:

| Gesamtgewicht $G$                     | Zulässige Unterschreitung $x$                                                         |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| $G \leq 68 \text{ t}$                 | $x = 20 \%$                                                                           |
| $68 \text{ t} < G \leq 130 \text{ t}$ | $x = 20 \% - ((20 - 5) / (130 \text{ t} - 68 \text{ t})) \cdot (G - 68 \text{ t}) \%$ |
| $G > 130 \text{ t}$                   | $x = 5 \%$                                                                            |

Grundsätzlich ist eine maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Höheren Achslasten kann in Einzelfällen zugestimmt werden. Wird die Erlaubnis für eine Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen.

**96**

a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt)

Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt) mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination. Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

**97**

b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)

Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/ Leerfahrt). Die Kurzzeiterlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

**98**

c) Dauererlaubnis

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder Verkehrsregelung nicht erforderlich sind. Polizeiliche Maßnahmen sind stets erforderlich, wenn Ermessensentscheidungen vor Ort getroffen werden müssen oder bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.

**99**

aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis

Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken.

Wird weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten, können in einem Bescheid bis zu fünf Fahrtwege festgelegt werden. Die Fahrauflagen sind dann im Erlaubnisbescheid getrennt nach Fahrtweg chronologisch zu gliedern. Bei

höherer Gesamtmasse oder Achslast kann nur ein Fahrtweg genehmigt werden.

**100**

bb) Flächendeckende Dauererlaubnis

Eine flächendeckende Dauererlaubnis kann für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Erlaubnisbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen und für bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze) können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

Zur Überschaubarkeit und Handhabbarkeit der statischen Auflagen und damit Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke kann für Anträge auf teilnetzbezogene oder flächendeckende Dauererlaubnisse für Kranfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Eichfahrzeuge über 60 t Gesamtgewicht, für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen über 68 t Gesamtgewicht und für Fahrzeuge jeglicher Art mit Einzelachslasten über 12 t keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden. Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauererlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen. Die Negativliste oder Karte muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen. Grundsätzlich sollen noch ausreichend Strecken zur Verfügung stehen, welche die Erteilung einer flächendeckenden Dauererlaubnis rechtfertigen.

**101**

Für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V.5.f (Randnummer 109 ff.) genannten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen (anhörfreier Bereich) kann eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO erteilt werden. Neben den nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörden kann auch die Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO

erteilt, innerhalb der Anhörfreigrenzen nach Nummer V.5.f (Randnummer 109 ff.) zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis erteilen.  
Entsprechendes gilt, wenn das Sichtfeld (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist.

4. Antragsdaten

**102** In dem Antrag müssen der beabsichtigte Fahrtweg und mindestens folgende tatsächliche technische Daten angegeben sein:

**103** Länge, Breite, Höhe, tatsächliche Gesamtmasse, tatsächliche Achslasten, Anzahl der Achsen, Achsabstände, Anzahl der Räder je Achse, Art und Bezeichnung der Ladung und Angaben zur Unteilbarkeit der Ladung, Abmessungen und Gewicht der Ladung, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliche Kennzeichen und Fahrzeugidentifikationsnummern von Zugfahrzeugen und Anhängern sowie Einzelfahrzeugen.

**104** Die Angaben zum Achsbild sind entbehrlich, wenn die Gesamtmasse, Achslasten und Achsabstände nach § 34 StVZO nicht überschritten sind.

**105** 5. Anhörverfahren

a) Außer im anhörfreien Bereich nach Nummer V.5.f (Rn. 109 ff.) hat die zuständige Erlaubnisbehörde für den beantragten Fahrtweg die nach § 8 Absatz 6 des Bundesfernstraßengesetzes oder nach den entsprechenden straßenrechtlichen Vorschriften der Länder zu beteiligenden Straßenbaulastträger und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) gekreuzt oder nicht höhengleich (Überführungen) überfahren bzw. (Unterführungen) unterfahren oder Bahnanlagen berührt (Unterschreitung eines Sicherheitsabstandes) werden, auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu hören. Des Weiteren ist auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) anzuhören, soweit Kreuzungsbauwerke mit einer Bundeswasserstraße (Über- oder Unterführungen) genutzt werden und die WSV Baulastträger ist. Geht die Fahrt über den Zuständigkeitsbereich einer Erlaubnisbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Zuständigkeitsbereich der Fahrtweg führt; diese verfahren für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1. Führt die Fahrt über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes, so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des

Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts als zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuhören; diese verfährt für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1. Werden Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes nicht höhengleich überfahren (Überführungen), so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts für die Kreuzungsbauwerke anzuhören. Ihr sind die in Nummer V.4 (Randnummern 103 und 104) aufgeführten technischen Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination mitzuteilen. Die Polizei ist in den Fällen, in denen polizeiliche Maßnahmen (vgl. Rn. 97, 134 ff.) in Betracht kommen, anzuhören.

b) aufgehoben

**106**

c) Geht die Fahrt über das Gebiet eines Landes hinaus, so ist unter Mitteilung der in Nummer V.4 (Rn. 102 und 103) aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination die Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Behörde einzuholen, durch deren Zuständigkeitsbereich die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Diese Behörden führen entsprechend Nummer V.5.a (Rn. 105) ein Anhörverfahren durch und fassen die Stellungnahmen zu einer Stellungnahme des Landes zusammen. Führt die Fahrt in einem anderen Land ausschließlich über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes ist nur eine Stellungnahme des Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts einzuholen. In der vorgenannten Stellungnahme sind etwaige Bedingungen und Auflagen chronologisch getrennt nach Last- und Leerfahrt zu gliedern. In einer Zustimmung sind etwaige Bedingungen und Auflagen chronologisch getrennt nach Last- und Leerfahrt zu gliedern. Die Stellungnahme und die Zustimmung sind bei Einzelerlaubnissen grundsätzlich für einen Zeitraum von drei Monaten und bei Dauererlaubnissen für einen Zeitraum von drei Jahren abzugeben. Eine zeitliche Begrenzung auf einen kürzeren Zeitraum ist besonders zu begründen. Die Zustimmung darf nur mit der Begründung versagt werden, dass die Voraussetzungen nach Nummer IV.1.b (Rn. 86) in ihrem Zuständigkeitsbereich nicht vorliegen. In der Begründung ist zur besseren Nachvollziehbarkeit

die konkrete Stelle (z. B. Straße, Brücke), für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben. Die Zustimmung darf auch mit der Begründung versagt werden, dass die Voraussetzungen für eine Erlaubniserteilung nicht vorliegen.

- 107**      d)      Führt die Fahrt nur auf kurzen Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen nach Landesrecht zuständigen Behörde unmittelbar mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen und Einvernehmen herzustellen.
- 108**      e)      Jede Änderung eines Antrages oder Bescheides erfordert eine erneute Anhörung der von der Änderung betroffenen Stellen. Ausgenommen hiervon sind Änderungen von Kennzeichen bei Verwendung baugleicher Fahrzeuge.
- 109**      f)      Von dem in Nummer V.5 (Rn. 105 ff.) angeführten Anhörverfahren ist abzusehen, wenn folgende tatsächliche Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen im Einzelfall nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen:
- |                   |     |
|-------------------|-----|
| Höhe über alles   | 4 m |
| Breite über alles | 3 m |
- 110**      Länge über alles:
- |                                                                                                                   |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| –    Einzelfahrzeuge (ausgenommen Sattelanhänger)                                                                 | 15 m |
| –    Sattelkraftfahrzeuge                                                                                         | 20 m |
| –    Züge                                                                                                         | 23 m |
| –    wenn das Kurvenlaufverhalten des Sattelkraftfahrzeugs in einer Teilkreisfahrt eingehalten wird (§ 32d StVZO) | 23 m |
- 111**      Achslasten
- |                   |        |
|-------------------|--------|
| –    Einzelachsen | 11,5 t |
| –    Doppelachsen |        |

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                             |         |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------|
|            | Achsabstand:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1,0 m bis weniger als 1,3 m | 17,6 t  |
|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1,3 m bis 1,8 m             | 20,0 t  |
|            | Gesamtmasse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                             |         |
| <b>112</b> | – Einzelfahrzeuge                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                             |         |
|            | Fahrzeuge mit zwei Achsen<br>(ausgenommen Sattelanhänger)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                             | 18,0 t  |
|            | Kraftfahrzeuge mit drei Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                             | 27,5 t  |
|            | Anhänger mit drei Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                             | 25,0 t  |
|            | Kraftfahrzeuge mit zwei Doppelachsen, deren Mitten<br>mindestens 4,0 m voneinander entfernt sind                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                             |         |
|            | sowie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                             |         |
|            | Sattelzugmaschinen und Zugmaschinen mit mehr als drei<br>Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                             | 33,0 t  |
| <b>113</b> | – Fahrzeugkombinationen<br>(Züge und Sattelkraftfahrzeuge)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                             |         |
|            | mit drei Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                             | 29,0 t  |
|            | mit vier Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                             | 38,0 t  |
|            | mit mehr als vier Achsen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                             | 41,8 t. |
| <b>114</b> | Dies gilt auch, wenn das Sichtfeld des Fahrzeugführers (§ 35b Absatz 2<br>StVZO) eingeschränkt ist.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                             |         |
|            | Betreiber der Schienenwege sind erst ab einer Länge von über 25,00 m,<br>einer Breite von über 3,50 m oder einer Höhe von über 4,50 m oder einer<br>Achslast von über 12 t zu hören.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                             |         |
|            | Auf die Anhörung kann verzichtet werden, wenn der Antragsteller im<br>Rahmen des Antragsverfahrens den Nachweis geführt hat, dass ein<br>Überqueren des höhengleichen Bahnübergangs mit dem vorgesehenen<br>Fahrzeug oder der vorgesehenen Fahrzeugkombination gefahrlos und<br>ohne Beeinträchtigungen möglich ist. Von der Anhörung kann ebenfalls<br>abgesehen werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass mit<br>baugleichen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen bereits<br>entsprechende Transporte sicher durchgeführt wurden. In diesen Fällen |                             |         |

reicht eine Information der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde an den Betreiber des Schienennetzes über die Erlaubniserteilung aus.

Zu den Fahrauflagen vgl. Rn. 146.

- 115**     6.     An den Nachweis der Voraussetzungen der Erlaubniserteilung nach Nummer IV. (Rn. 85 ff.) sind strenge Anforderungen zu stellen. Zum Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Absatz 3 Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet. Der für die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen gültige fahrzeugtechnische Genehmigungsbescheid nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 oder 2 StVZO ist beizufügen (vgl. Rn. 80).
- 116**     a)     Die Erlaubnisbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt, nach Nummer V.5 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller nachweisen zu lassen, dass eine Schienenbeförderung oder eine gebrochene Beförderung Schiene/Straße nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen würde.
- 117**     b)     Die Erlaubnisbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder eine Gesamtmasse von 72 t überschritten wird, sich vom Antragsteller nachweisen zu lassen, dass eine Beförderung auf dem Wasser oder eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen würde.
- 118**     c)     In geeigneten Fällen kann die Erlaubnisbehörde die Bescheinigung auch für Transporte mit weniger als 250 km Fahrtweg verlangen. Ein Nachweis nach Buchstabe b ist nicht erforderlich, wenn ein Transport auf dem Wasserweg offensichtlich nicht in Betracht kommt.
- 118**     d)     Die Randnummern 116 bis 118 sind nicht anzuwenden auf  
**a**     Transporte, die durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag aufgrund militärischer Forderungen durchgeführt werden.

- 118 b** 7. Anträge für den Transport von Kabelrollen und Großtransformatoren für die Übertragungsnetze sind vorrangig zu bearbeiten. Im Fall von Kabelrollen gilt Satz 1 nur bezogen auf einen Reparaturfall. Die Erforderlichkeit des Transports für ein Übertragungsnetz und ggf. das Vorliegen eines Reparaturfalls ist bei Antragstellung durch eine Dringlichkeitsbescheinigung eines Übertragungsnetzbetreibers nachzuweisen.

Die vorrangige Bearbeitung von Anträgen der Streitkräfte bleibt hiervon unberührt.

## VI. Inhalt des Erlaubnisbescheides

### 1. Allgemeines

- 119** Der Fahrtweg ist festzulegen, wenn nach Nummer V.5 (Rn. 104 ff.) ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten ist zu vermeiden. Dabei soll der Fahrtweg so festgelegt werden, dass vor Ort eine Ermessensentscheidung zur Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.

- 120** Soweit es die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder der Schutz der Straßeninfrastruktur erfordert, sind die erforderlichen Auflagen zu erteilen und Bedingungen zu stellen. Die im Anhörverfahren mitgeteilten Bedingungen oder Auflagen sind und getrennt nach Last- und Leerfahrt chronologisch zusammenzustellen.

### 2. Bedingungen und Auflagen

- 121** a) Kenntnisnahmebescheinigung

Wird der Transport nicht durch den Antragsteller (Bescheidinhaber) selbst durchgeführt, muss die durchführende Person oder das durchführende Unternehmen vor Beginn des Transportes in einer Bescheinigung bestätigen, dass der Inhalt des Bescheids einschließlich der Bedingungen und Auflagen zur Kenntnis genommen wurde. Diese Bescheinigung ist beim Antragsteller mindestens ein Jahr aufzubewahren und zuständigen Behörden auf Anfrage auszuhändigen. Eine Kopie der Bescheinigung ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Es genügt dessen digitalisierte Form auf einem Speichermedium, wenn diese derart

mitgeführt wird, dass sie bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.

**122**

b) Begleitung durch Verwaltungshelfer

Für alle im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitte mit Standardsituationen und -fällen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidung der Polizei zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs in Abhängigkeit des jeweiligen Verkehrsgeschehens erforderlich ist, kann die Polizeibegleitung entfallen. In diesen Fällen kann eine im Vorhinein getroffene verkehrsrechtliche Anordnung der für diesen Streckenabschnitt zuständigen Straßenverkehrsbehörde in den Erlaubnisbescheid als Bestimmung aufgenommen werden, welche dem Erlaubnisinhaber (oder dem den Transport durchführenden Unternehmen oder der den Transport durchführenden Person) für den jeweils betreffenden Streckenabschnitt das Visualisieren von Verkehrszeichen vorschreibt (Auflage). Für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen trifft das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes die verkehrsrechtlichen Anordnungen. Diese Auflage ist dann mit der Bedingung zu verbinden, dass der Bescheideinhaber (oder die den Transport durchführende Person oder das den Transport durchführende Unternehmen) als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde oder ein von diesem (oder diesen) beauftragter und namentlich der Straßenverkehrsbehörde benannter Unternehmer als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde die von der Straßenverkehrsbehörde erlassene verkehrsrechtliche Anordnung entsprechend der im Vorhinein getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnung mit einem oder mehreren Begleitfahrzeugen mit Wechselverkehrszeichen-Anlage zu visualisieren hat. Dem Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde steht kein eigenständiges Ermessen zu.

**123**

Entsprechendes gilt

- bei einer Durchfahrt unter einem Überführungsbauwerk oder durch sonstige feste Straßenüberbauten, wenn der Transport nur in abgesenktem Zustand erfolgen kann oder
- wenn im Richtungsverkehr aufgrund der Masse des Transportes nur eine Einzelfahrt, Fahrt im Alleingang oder

die Fahrt unter Ausschluss von sonstigem Lkw-Verkehr über Brücken mit einer Geschwindigkeit von maximal 5 km/h durchgeführt werden darf.

Zur Ausrüstung der Fahrzeuge vgl. Rn. 132. Vor Beginn des Transportes ist dem Verwaltungshelfer eine Kopie des Erlaubnisbescheides auszuhändigen. Eine Kopie der verkehrsrechtlichen Anordnung ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Personen auszuhändigen. Die Anordnung kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.

**124**

c) Fahrtunterbrechung

Es ist als Auflage vorzuschreiben, dass die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Schneeglätte, Schneematsch, Eis, Reifglätte oder Glatteis zu unterbrechen und der nächstgelegene geeignete Platz zum Parken aufzusuchen und das Fahrzeug zu sichern ist. Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, ist diese Auflage nicht anzuwenden. Stattdessen ist als Auflage vorzuschreiben, dass der Transportführer in diesen Fällen den Transport auf eigene Verantwortung fortsetzen kann. Für den weiteren Transport hat der Transportführer geeignete Sicherungsmaßnahmen anzuwenden. Die Feststellung des Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfalls erfolgt nach den Vorgaben des Grundgesetzes. Die Feststellung, ob der Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall vorbereitet werden muss, trifft das Bundesministerium der Verteidigung.

**125**

d) Kenntlichmachung

Die Auflage, das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination besonders kenntlich zu machen, ist in der Regel geboten, beispielsweise durch Verwendung von Kennleuchten mit gelbem Blinklicht (§ 38 Absatz 3) oder durch Anbringung weiß-rot-weißer Warntafeln am Fahrzeug oder an der Fahrzeugkombination selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug. Auf die „Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen“ wird verwiesen.

**126**

e) Abfahrtskontrolle

Außerdem ist die Auflage aufzunehmen, dass durch die transportdurchführende Person oder das transportdurchführende Unternehmen vor Fahrtantritt zu prüfen ist, ob die im Erlaubnisbescheid festgelegten Abmessungen eingehalten werden.

**127**

f) Sachverständigengutachten

Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten ab 12 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder einen Prüfsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung, die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik geprüft wurde. Die Feststellungen sind durch ein Gutachten nachzuweisen. Das Gutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann. Dem Antrag ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen.

**128**

Bei wiederkehrenden Transporten, bei denen das gleiche Fahrzeug oder die gleiche Fahrzeugkombination oder ein baugleiches Fahrzeug oder eine baugleiche Fahrzeugkombination eingesetzt und die gleiche Ladung oder die gleiche Ladungsart transportiert werden und ein beanstandungsfreies Erstgutachten nach Rn. 127 vorliegt, ist ab dem zweiten Transport ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut oder eines Prüfsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut, der die

Übereinstimmung des Transports mit dem beanstandungsfreien Erstgutachten nach Kontrolle des Transports bestätigt, ausreichend. Die Bestätigung und das Erstgutachten sind beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.

**129** g) Prüfung des Fahrtweges

Unmittelbar vor der Durchführung des Verkehrs ist in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist.

3. Besondere Auflagen für anhörpflichtige Transporte

a) Beifahrer oder private Begleitfahrzeuge

**130** Es kann auch in anderen Fällen als in den Rn. 122 und 123 genannten geboten sein, einen Beifahrer, weiteres Begleitpersonal oder private Begleitfahrzeuge mit oder ohne Wechselverkehrszeichen-Anlage vorzuschreiben.

**131** Begleitfahrzeuge mit nach hinten oder mit nach hinten, vorn und seitlich wirkender Wechselverkehrszeichen-Anlage sind gemäß „Merkblatt über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und/oder Schwertransporten auszurüsten.

**132** Ein Begleitfahrzeug mit einer nach hinten wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage darf in diesen Fällen nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände zur Verdeutlichung der Gefahr, die mit dem Großraum- und/oder Schwertransport einhergeht, das Zeigen von Zeichen 101 geboten erscheint. Zudem ist dies erforderlich, um die allgemeinen Verhaltensregeln zum Überholen und Vorbeifahren an solchen Transporten zu verdeutlichen (Zeichen 276, 277).

**133** Ein Begleitfahrzeug mit einer nach hinten wirkenden Wechselverkehrszeichen-Anlage ist anzuordnen, wenn der Transport auf

- aa) Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind,
  - bei zwei oder mehr Fahrstreifen plus Seitenstreifen je Richtung die Breite über alles von 4,50 m oder
  - bei zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen je Richtung die Breite über alles von 4,00 m oder
- bb) außerhalb von Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, die Breite von 3,50 m überschreitet.
- cc) Dies gilt ebenfalls für Straßen, auf denen der Sicherheitsabstand von 10 cm unter Überführungsbauwerken nicht eingehalten werden kann. Und bei Überschreitung einer Länge von 27,00 m, soweit sich Kreisverkehre im Streckenverlauf befinden.

**134**

b) Polizei

Polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen (vgl. Rn. 97) sind nur erforderlich, wenn der Einsatz von Begleitfahrzeugen nach Nummer VI.2.b (Rn. 122 und 123) oder nach Nummer VI.3 (Rn. 130 bis 133) nicht ausreicht. Das kann insbesondere der Fall sein wenn

**135**

aa) auf der Autobahn oder auf Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, der Verkehr auf der Gegenfahrbahn oder der Gegenverkehr angehalten werden muss oder

**136**

bb) auf anderen Straßen bei sonstigen außergewöhnlichen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen eine Breite über alles von 3,50 m überschritten wird und die oben genannten Begleitfahrzeuge ein sicheres Anhalten oder Passieren des Gegenverkehrs nicht gewährleisten können oder

**137**

cc) bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen, soweit in diesen Fällen nicht der Verkehr durch im Vorhinein planbare Verkehrszeichenanordnungen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden wirksam sicher und geordnet

geregelt werden kann, insbesondere wenn eine Ermessensentscheidung der Polizei vor Ort in Abhängigkeit der jeweiligen Situation erforderlich ist.

**138** Sofern eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahme (vgl. Rn. 97) erforderlich ist, ist der Transport frühzeitig, mindestens 48 Stunden (Samstage, Sonntage und gesetzliche Feiertage werden nicht mitgezählt) vor Fahrtantritt, bei allen im Bescheid genannten Polizeidienststellen anzumelden.

c) Fahrzeitbeschränkungen

**139** Eine Fahrzeitbeschränkung darf nur angeordnet werden, wenn nach Nummer V.5 (Rn. 105) ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und wenn bei Transporten auf Grund der Abmessungen, der Geschwindigkeit oder wegen der Fahrauflagen eine Beeinträchtigung des übrigen Verkehrs zu erwarten ist. Liegen diese Voraussetzungen vor, soll die Benutzung

- 140**
- aa) von Autobahnen und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind,
    - von Samstag 6.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr und, falls diese starken Berufsverkehr aufweisen, von Montag bis Freitag von jeweils 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und von jeweils 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr und
    - von Gründonnerstag 22.00 Uhr bis Dienstag nach Ostern 6.00 Uhr und von Freitag 22.00 Uhr vor Pfingsten bis Dienstag danach 6.00 Uhr nicht erlaubt werden. Gegebenenfalls kommt auch ein Verbot der Autobahnbenutzung an anderen Feiertagen (z. B. Weihnachten) sowie an den Tagen davor und danach in Betracht.

Eine Zulassung ist dort in der Regel in verkehrsarmen Zeiten von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr möglich.

- 141**
- bb) von anderen Straßen
    - von Samstag 6.00 Uhr bis Sonntag 22.00 Uhr und bei

- starkem Berufsverkehr in der Regel auch Montag bis Freitag von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr nicht erlaubt werden.

**142** Transporte mit erheblichen Abmessungen können in Absprache mit den dafür zuständigen Stellen ausnahmsweise auch tagsüber erlaubt werden. Es gilt das Prinzip „Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs“.

**143** Ist die Sperrung einer Autobahn, einer Fahrbahn einer Autobahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist das in der Regel nur in der Zeit von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr zu erlauben.

**144** Um einen reibungslosen Ablauf des Großraum- und/oder Schwerverkehrs sicherzustellen, kann die zuständige Polizeidienststelle im Einzelfall von der im Erlaubnisbescheid festgesetzten zeitlichen Beschränkung eine Abweichung bestimmen, wenn es die Verkehrslage erfordert oder gestattet.

**145** Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten, durch verbündete Streitkräfte oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sind Fahrzeitbeschränkungen nicht anzuordnen.

**145** d) Sprache  
**a**

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es bei anhörpflichtigen Transporten erforderlich, dass sich das zur Durchführung des Transports eingesetzte Personal untereinander hinreichend verständigen kann und sich eine dieser Personen hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann.

#### 4. Besondere Auflagen für die Kreuzung von Bahnübergängen im anhörungsfreien Bereich

**146** Beim Überqueren des Bahnübergangs im anhörungsfreien Bereich ist bei Bedarf durch Zuwarten auf eine Lücke im Verkehrsfluss sicherzustellen, dass im Bereich des Bahnübergangs auf einer Länge von 50 m vor und hinter dem Bahnübergang kein Gegenverkehr stattfindet. Die Querung des Bahnübergangs darf nur im Alleingang unter Ausschluss des

gesamten Gegenverkehrs erfolgen. Das Überqueren des Bahnübergangs muss mit einer Mindestraumgeschwindigkeit von 20 km/h ohne Rangieren erfolgen. Beim Befahren des Bahnübergangs an elektrifizierten Strecken muss sichergestellt sein, dass sich keine Personen auf dem Fahrzeug befinden, noch Gegenstände, Fahrzeugteile (z. B. Antennen) oder Landungsteile über die zugelassene Fahrzeughöhe von 4,50 m hinausragen. Auch etwaige Begleitfahrzeuge dürfen auf dem Bahnübergang nicht zum Stehen kommen.

**147 VII. Sonderbestimmungen für Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Eichfahrzeuge**

Die Vorschriften in Nummer IV.1.a (Rn. 85) sind nicht anzuwenden.

Die Vorschriften über Fahrzeitbeschränkungen in Nummer VI.3.d (Rn. 139 ff.) sind nicht anzuwenden, wenn eine Gesamtmasse von 54 t nicht überschritten wird.

**148** Im Übrigen gelten die Vorschriften in den Nummern I bis VI und VIII.

**149 VIII Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte**

Im Übrigen sind die Vorgaben der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntmacht.

**Zu § 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot**

Zu Absatz 1

**1** I. Unnötiger Lärm wird auch verursacht durch

1. unnötiges Laufenlassen des Motors stehender Fahrzeuge,

- 2** 2. Hochjagen des Motors im Leerlauf und beim Fahren in niedrigen Gängen,
- 3** 3. unnötig schnelles Beschleunigen des Fahrzeugs, namentlich beim Anfahren,
- 4** 4. zu schnelles Fahren in Kurven,
- 5** 5. unnötig lautes Zuschlagen von Wagentüren, Motorhauben und Kofferraumdeckeln.
- 6** II. Vermeidbare Abgasbelastigungen treten vor allem bei den in Nummer 1 bis 3 aufgeführten Ursachen auf.

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

- 10** Vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot erfasst ist die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Lkw (gewerblicher Güterverkehr) einschließlich der damit verbundenen Leerfahrten. Hierunter fällt auch der Werkverkehr nach § 1 Absatz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Anhänger (z. B. Wohnwagen oder Pferdeanhänger), die ausschließlich zu Sport- und Freizeitzwecken und weder gewerblich noch entgeltlich hinter Lastkraftwagen geführt werden, unterfallen nicht dem Sonn- und

Feiertagsfahrverbot. Dies gilt auch für Fahrten mit Oldtimer-Lastkraftwagen zu Oldtimerveranstaltungen, soweit keine gewerblichen Zwecke verfolgt werden und diese nicht entgeltlich erfolgen.

- 11** Lastkraftwagen im Sinne des Sonn- und Feiertagsfahrverbotes sind Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind. Sattelkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung sind Lastkraftwagen in diesem Sinne; selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Bagger, Betonpumpen, Teermaschinen, Autokrane, Eichfahrzeuge oder Mähdrescher fallen nicht darunter.
- 12** Vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot sind weiterhin nicht betroffen Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen, ferner Zugmaschinen mit Hilfsladefläche, deren Nutzlast nicht mehr als das 0,4fache der zulässigen Gesamtmasse beträgt. Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot gilt ebenfalls nicht für Kraftfahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar der Fahrzeuge gehören (z. B. Ausstellungs-, Film- oder Fernsehfahrzeuge, bestimmte Schaustellerfahrzeuge und Fahrzeuge zur Beschickung von Märkten, soweit es sich um mobile Verkaufsstände handelt, jeweils auch mit Anhänger).
- 13** Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot gilt nicht für die Bundeswehr sowie die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen, soweit militärische Erfordernisse vorliegen. Die militärischen Erfordernisse stellt für Einzelfahrzeuge der Bundeswehr der jeweilige Dienststellenleiter, für alle anderen Fälle, wie auch in § 2 Absatz 1 Nummer 4 der Ferienreiseverordnung, das für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr fest. Dies gilt auch für Truppen der Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiterer verbündeter Streitkräfte sowie die von den jeweiligen Truppen beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen, soweit die militärischen Erfordernisse durch das für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr festgestellt wurden. Ein entsprechender Nachweis ist mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

## **Zu § 31 Sport und Spiel**

### **Zu Absatz 1**

- 1** Auch wenn Spielplätze und sonstige Anlagen, wo Kinder spielen können, zur Verfügung stehen, muss geprüft werden, wie Kinder auf den Straßen geschützt werden können, auf denen sich Kinderspiele erfahrungsgemäß nicht unterbinden lassen.

### **Zu Absatz 2**

- 2** I. Die Anordnung des Zusatzzeichens mit dem Sinnbilde eines Inline-Skaters und dem Wortzusatz „frei“ kommt vor allem an Aufkommensschwerpunkten des Inline-Skatens/Rollschuhfahrens in Betracht, wenn die Beschaffenheit (Belag und Breite) der Fußgängerverkehrsanlage für diese besonderen Fortbewegungsmittel (vgl. § 24) nicht geeignet ist. Soll ein nicht benutzungspflichtiger Radweg für das Fahren mit Inline-Skates/Rollschuhen freigegeben werden, kann das Zusatzzeichen allein ohne ein entsprechendes „Hauptverkehrszeichen“ angeordnet werden.
- 3** II. Radwege müssen ausreichend breit sein, um auch in Stunden der Spitzenbelastung ein gefahrloses Miteinander von Radfahrern und Inline-Skatern/Rollschuhfahrern zu gewährleisten.
- 4** III. Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

## **Zu § 32 Verkehrshindernisse**

### **Zu Absatz 1**

- 1** I. Insbesondere in ländlichen Gegenden ist darauf zu achten, daß verkehrswidrige Zustände infolge von Verschmutzung der Fahrbahn durch Vieh oder Ackerfahrzeuge möglichst unterbleiben (z. B. durch Reinigung der

Bereifung vor Einfahren auf die Fahrbahn), jedenfalls aber unverzüglich beseitigt werden.

- 2** II. Zuständige Stellen dürfen nach Maßgabe der hierfür erlassenen Vorschriften die verkehrswidrigen Zustände auf Kosten des Verantwortlichen beseitigen.

- 3** III. Kennzeichnung von Containern und Wechselbehältern

Die Aufstellung von Containern und Wechselbehältern im öffentlichen Verkehrsraum bedarf der Ausnahmegenehmigung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

- 4** Als "Mindestvoraussetzung" für eine Genehmigung ist die sachgerechte Kennzeichnung von Containern und Wechselbehältern erforderlich.

- 5** Einzelheiten hierzu gibt das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

### **Zu § 33 Verkehrsbeeinträchtigungen**

Zu Absatz 1 Nr. 1

- 1** Lautsprecher aus Fahrzeugen erschweren den Verkehr immer.

Zu Absatz 1 Nr. 2

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

Zu Absatz 2

- 3** I. Schon bei nur oberflächlicher Betrachtung darf eine Einrichtung nicht den Eindruck erwecken, daß es sich um ein amtliches oder sonstiges zugelassenes Verkehrszeichen oder eine amtliche Verkehrseinrichtung handelt. Verwechselbar ist eine Einrichtung auch dann, wenn (nur) andere Farben gewählt werden.
- 4** II. Auch Beleuchtung im Umfeld der Straße darf die Wirkung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht beeinträchtigen.
- 5** III. Wenn auf Grundstücken, auf denen kein öffentlicher Verkehr stattfindet, z. B. auf Fabrik- oder Kasernenhöfen, zur Regelung des dortigen Verkehrs den Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen gleiche Einrichtungen aufgestellt sind, darf das auch dann nicht beanstandet werden, wenn diese Einrichtungen von einer Straße aus sichtbar sind. Denn es ist wünschenswert, wenn auf nichtöffentlichem Raum sich der Verkehr ebenso abwickelt wie auf öffentlichen Straßen.

#### Zu Absatz 3

- 6** I. Die Hinweise auf Dienstleistungen erfolgen durch Firmenlogos der Anbieter von Serviceleistungen. Sie sind durch § 33 Absatz 3 straßenverkehrsrechtlich zugelassen und werden von der Straßenbaubehörde als Zusätze zu den amtlichen Hinweisschildern angebracht.
- 7** II. Hinsichtlich der Beschaffenheit, Gestaltung und Anbringung solcher Zusätze sind die Vorschriften der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) entsprechend zu beachten. Die Schilder richten sich nach der Breite der Ankündigungstafel und haben eine Höhe von 800 mm.
- 8** III. Hinsichtlich der Größe und Anzahl der auf dem Schild erscheinenden Firmenlogos gelten die Vorschriften der Richtlinie für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) für grafische Symbole entsprechend.

## **Zu § 35 Sonderrechte**

Zu den Absätzen 1 und 5

- 1** I. Bei Fahrten, bei denen nicht alle Vorschriften eingehalten werden können, sollte, wenn möglich und zulässig, die Inanspruchnahme von Sonderrechten durch blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn angezeigt werden. Bei Fahrten im Geschlossenen Verband sollte mindestens das erste Kraftfahrzeug blaues Blinklicht verwenden.
- 2** II. Das Verhalten geschlossener Verbände mit Sonderrecht  
  
Selbst hoheitliche Aufgaben oder militärische Erfordernisse rechtfertigen es kaum je, und zudem ist es mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit (Absatz 8) auch dann wohl nie zu verantworten, daß solche geschlossenen Verbände auf Weisung eines Polizeibeamten (§ 36 Abs. 1) nicht warten oder Kraftfahrzeugen, die mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn (§ 38 Abs. 1) fahren, nicht freie Bahn schaffen.
- 2a** III. Die Bundeswehr sowie die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen sind von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung befreit, wenn dringende militärische Erfordernisse vorliegen.

Für beauftragte gewerbliche Unternehmen stellt das für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr die dringenden militärischen Erfordernisse fest. Ein entsprechender Nachweis ist von den beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

Soweit sich die Inanspruchnahme der Sonderrechte nicht auf eine übermäßige Straßenbenutzung gemäß § 29 Absatz 3 beschränkt, werden die durch die Bundeswehr beauftragten gewerblichen Transportunternehmen bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten

grundsätzlich durch Einsatzfahrzeuge der Feldjägerkräfte der Bundeswehr begleitet.

Trotz Inanspruchnahme der Sonderrechte besteht nach § 35 Absatz 8 die Pflicht, insbesondere Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu nehmen. Auf die Einschränkungen der Sonderrechte in § 35 Absatz 2 bis 5 wird hingewiesen.

#### Zu Absatz 2

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

#### Zu Absatz 3

- 7** In die Vereinbarungen sind folgende Bestimmungen aufzunehmen:

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

Zu Absatz 4

- 9 Es sind sehr wohl Fälle denkbar, in denen schon eine unmittelbar drohende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung einen jener Hoheitsträger zwingt, die Beschränkungen der Sonderrechte nicht einzuhalten. Dann darf das nicht beanstandet werden.
- 9a Die krisenhafte Entwicklung stellt einen Zustand unterhalb der Schwelle zur Krise und dem Spannungs- und Verteidigungsfall dar, der keines Beschlusses des Bundestages bedarf, bei welchem jedoch bereits sehr zeitkritische militärische Maßnahmen, wie beispielsweise der Aufmarsch von Truppen, das Verlegen von Material und Personal sowie das verstärkte Durchführen von Übungen im Rahmen des Aufwuchses von militärischen Handlungsoptionen, erforderlich sind. Begrenzt wird die Befreiung durch die Schadensminderungspflicht insbesondere hinsichtlich der zu nutzenden Infrastruktur. Die Schadensminderungspflicht umfasst auch die Berücksichtigung der aktuellen Bewertung der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes zu der zu nutzenden Infrastruktur für Großraum- oder Schwertransporte gemäß § 29 Absatz 3.

Zu Absatz 5

- 10 I. Das zu Absatz 2 Gesagte gilt entsprechend.

- 11** II. In Vereinbarungen über Militärstraßen nach Artikel 57 Abs. 4 Buchstabe b des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (BGBl. 1961 II S. 1183), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. September 1994 (BGBl. 1994 II S. 2594), in der jeweils geltenden Fassung, sind die zu Absatz 3 erwähnten Bestimmungen (*Rn. 7 und 8*) aufzunehmen.
- 12** III. Die genannten Truppen können, soweit für diese Truppen und diese Transportdienstunternehmen Sonderregelungen oder anderweitige Vereinbarungen bestehen, sich an das im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr wenden, welches nach Maßgabe des Bundesministeriums der Verteidigung die dringenden militärischen Erfordernisse feststellt, die ggf. erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen einholt oder die erforderliche Anzeige übermittelt. Trotz Inanspruchnahme der Sonderrechte ist Rücksicht insbesondere auf die anderen Verkehrsteilnehmer sowie auf die zu nutzende Infrastruktur zu nehmen. Das Übermaßverbot nach § 35 Absatz 8 ist zu beachten.

Zu Absatz 6

- 13** I. Satz 1 gilt auch für Fahrzeuge des Straßenwinterdienstes, die zum Schneeräumen, Streuen usw. eingesetzt sind.
- 14** II. Die Fahrzeuge sind nach DIN 30710 zu kennzeichnen.
- 15** III. Nicht gekennzeichnete Fahrzeuge dürfen die Sonderrechte nicht in Anspruch nehmen.
- 16** IV. Die Warnkleidung muss der DIN EN ISO 20471 entsprechen. Folgende Anforderungsmerkmale müssen hierbei eingehalten werden:
- 17** 1. Warnkleidungsausführung mindestens Klasse 2 gemäß Absatz 4.1, Tabelle 1; für Arbeiten bei Dunkelheit Klasse 3, wobei die zusätzlich verfügbare Fläche an Reflexstoffen die menschliche Gestalt (Kontur) hervorheben soll,

- 18**            2. Farbe fluoreszierendes Orange-Rot oder fluoreszierendes Gelb gemäß Absatz 5.1, Tabelle 2,
- 19**            3. Mindestrückstrahlwerte der Klasse 2 gemäß Abschnitt 6.1, Tabelle 5.
- 20**            Warnkleidung, deren Warnwirkung durch Verschmutzung, Alterung oder Abnahme der Leuchtkraft der verwendeten Materialien nicht mehr ausreicht, darf nicht verwendet werden.

#### **Zu § 36 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten**

Zu Absatz 1

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

Zu den Absätzen 2 und 4

- 3**            I.    Ist der Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen regelungsbedürftig, so sollte er vorzugsweise durch Lichtzeichenanlagen geregelt werden; selbst an besonders schwierigen und überbelasteten Kreuzungen werden Lichtzeichenanlagen im allgemeinen den Anforderungen des Verkehrs gerecht. An solchen Stellen kann es sich empfehlen, Polizeibeamte zur Überwachung des Verkehrs einzusetzen, die dann erforderlichenfalls in den Verkehrsablauf eingreifen.

- 4 II. Wenn besondere Verhältnisse es erfordern, kann der Polizeibeamte mit dem einen Arm "Halt" anordnen und mit dem anderen abbiegenden Verkehr freigeben.
- 5 III. Bei allen Zeichen sind die Arme so lange in der vorgeschriebenen Haltung zu belassen, bis sich der Verkehr auf die Zeichen eingestellt hat. Die Grundstellung muß jedoch bis zur Abgabe eines neuen Zeichens beibehalten werden.
- 6 IV. Die Zeichen müssen klar und bestimmt, aber auch leicht und flüssig gegeben werden.

Zu Absatz 5

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

#### **Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil**

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

Zu Absatz 1

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

#### Zu Absatz 2

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

#### Zu den Nummern 1 und 2

- 7** I. An Kreuzungen und Einmündungen sind Lichtzeichenanlagen für den Fahrverkehr erforderlich,

  - 1. wo es wegen fehlender Übersicht immer wieder zu Unfällen kommt und es nicht möglich ist, die Sichtverhältnisse zu verbessern oder den kreuzenden oder einmündenden Verkehr zu verbieten,
- 8** 2. wo immer wieder die Vorfahrt verletzt wird, ohne daß dies mit schlechter Erkennbarkeit der Kreuzung oder mangelnder Verständlichkeit der

Vorfahrtregelung zusammenhängt, was jeweils durch Unfalluntersuchungen zu klären ist,

- 9** 3. wo auf einer der Straßen, sei es auch nur während der Spitzenstunden, der Verkehr so stark ist, daß sich in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten ein großer Rückstau bildet oder einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen.
- 10** II. Auf Straßenabschnitten, die mit mehr als 70 km/h befahren werden dürfen, sollen Lichtzeichenanlagen nicht eingerichtet werden; sonst ist die Geschwindigkeit durch Zeichen 274 in ausreichender Entfernung zu beschränken.
- 11** III. Bei Lichtzeichen, vor allem auf Straßen, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, soll geprüft werden, ob es erforderlich ist, durch geeignete Maßnahmen
- (z. B. Blenden hinter den Lichtzeichen, übergroße oder wiederholte Lichtzeichen, entsprechende Gestaltung der Optik) dafür zu sorgen, daß sie auf ausreichende Entfernung erkennbar sind. Ferner ist die Wiederholung von Lichtzeichen links von der Fahrbahn, auf Inseln oder über der Straße zu erwägen, weil nur rechts stehende Lichtzeichen durch voranfahrende größere Fahrzeuge verdeckt werden können.
- 12** IV. Sind im Zuge einer Straße mehrere Lichtzeichenanlagen eingerichtet, so empfiehlt es sich in der Regel, sie aufeinander abzustimmen (z. B. auf eine Grüne Welle). Jedenfalls sollte dafür gesorgt werden, daß bei dicht benachbarten Kreuzungen der Verkehr, der eine Kreuzung noch bei "Grün" durchfahren konnte, auch an der nächsten Kreuzung "Grün" vorfindet.
- 13** V. Häufig kann es sich empfehlen, Lichtzeichenanlagen verkehrsabhängig so zu schalten, daß die Stärke des Verkehrs die Länge der jeweiligen Grünphase bestimmt. An Kreuzungen und Einmündungen, an denen der Querverkehr schwach ist, kann sogar erwogen werden, der Hauptrichtung ständig Grün zu geben, das von Fahrzeugen und Fußgängern aus der Querrichtung erforderlichenfalls unterbrochen werden kann.

- 14** VI. Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten läßt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, daß auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist. Solange die Lichtzeichenanlagen, die nicht nurausnahmsweise in Betrieb sind, nachts abgeschaltet sind, soll in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten gelbes Blinklicht gegeben werden. Darüber hinaus kann es sich empfehlen, negative Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206) von innen zu beleuchten. Solange Lichtzeichen gegeben werden, dürfen diese Vorfahrtzeichen dagegen nicht beleuchtet sein.
- 15** VII. Bei der Errichtung von Lichtzeichenanlagen an bestehenden Kreuzungen und Einmündungen muß immer geprüft werden, ob neue Markierungen (z. B. Abbiegestreifen) anzubringen sind oder alte Markierungen (z. B. Fußgängerüberwege) verlegt oder aufgehoben werden müssen, ob Verkehrseinrichtungen (z. B. Geländer für Fußgänger) anzubringen oder ob bei der Straßenbaubehörde anzuregende bauliche Maßnahmen (Verbreiterung der Straßen zur Schaffung von Stauraum) erforderlich sind.
- 16** VIII. Die Schaltung von Lichtzeichenanlagen bedarf stets gründlicher Prüfung. Dabei ist auch besonders auf die sichere Führung der Abbieger zu achten.
- 17** IX. Besonders sorgfältig sind die Zeiten zu bestimmen, die zwischen dem Ende der Grünphase für die eine Verkehrsrichtung und dem Beginn der Grünphase für die andere (kreuzende) Verkehrsrichtung liegen. Die Zeiten für Gelb und Rot-Gelb sind unabhängig von dieser Zwischenzeit festzulegen. Die Übergangszeit Rot und Gelb (gleichzeitig) soll für Kraftfahrzeugströme eine Sekunde dauern, darf aber nicht länger als zwei Sekunden sein. Die Übergangszeit Gelb richtet sich bei Kraftfahrzeugströmen nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Zufahrt. In der Regel beträgt die Gelbzeit 3 s bei zul.  $V = 50$  km/h, 4 s bei zul.  $V = 60$  km/h und 5 s bei zul.  $V = 70$  km/h. Bei Lichtzeichenanlagen, die im Rahmen einer Zuflussregelungsanlage aufgestellt werden, sind abweichend hiervon für Rot mindestens 2 s und für die Übergangssignale Rot und Gelb (gleichzeitig) bzw. Gelb mindestens 1 s zu wählen. Bei verkehrsabhängigen

Lichtzeichenanlagen ist beim Rücksprung in die gleiche Phase eine Alles-Rot-Zeit von mindestens 1 s einzuhalten, ebenso bei Fußgänger-Lichtzeichenanlagen mit der Grundstellung Dunkel für den Fahrzeugverkehr. Bei Fußgänger-Lichtzeichenanlagen soll bei Ausführung eines Rücksprungs in die gleiche Fahrzeugphase die Mindestsperrzeit für den Fahrzeugverkehr 4 s betragen.

**18** X. Pfeile in Lichtzeichen

1. Solange ein grüner Pfeil gezeigt wird, darf kein anderer Verkehrsstrom Grün haben, der den durch den Pfeil gelenkten kreuzt; auch darf Fußgängern, die in der Nähe den gelenkten Verkehrsstrom kreuzen, nicht durch Markierung eines Fußgängerüberwegs Vorrang gegeben werden. Schwarze Pfeile auf Grün dürfen nicht verwendet werden.

**19** 2. Wenn in einem von drei Leuchtfeldern ein Pfeil erscheint, müssen auch in den anderen Feldern Pfeile gezeigt werden, die in die gleiche Richtung weisen. Vgl. Nummer X 6.

**20** 3. Darf aus einer Kreuzungszufahrt, die durch ein Lichtzeichen geregelt ist, nicht in allen Richtungen weitergefahren werden, so ist die Fahrtrichtung durch die Zeichen 209 bis 214 vorzuschreiben. Vgl. dazu Nummer III. zu den Zeichen 209 bis 214 (Randnummer 3). Dort, wo Mißverständnisse sich auf andere Weise nicht beheben lassen, kann es sich empfehlen, zusätzlich durch Pfeile in den Lichtzeichen die vorgeschriebene Fahrtrichtung zum Ausdruck zu bringen; dabei sind schwarze Pfeile auf Rot und Gelb zu verwenden.

**21** 4. Pfeile in Lichtzeichen dürfen nicht in Richtungen weisen, die durch die Zeichen 209 bis 214 verboten sind.

**22** 5. Werden nicht alle Fahrstreifen einer Kreuzungszufahrt zur gleichen Zeit durch Lichtzeichen freigegeben, so kann auf Pfeile in den Lichtzeichen dann verzichtet werden, wenn die in die verschiedenen Richtungen weiterführenden Fahrstreifen baulich so getrennt sind, daß zweifelsfrei erkennbar ist, für welche Richtung die verschiedenen Lichtzeichen

gelten. Sonst ist die Richtung, für die die Lichtzeichen gelten, durch Pfeile in den Lichtzeichen zum Ausdruck zu bringen.

- 23** Hierbei sind Pfeile in allen Lichtzeichen nicht immer erforderlich. Hat z. B. eine Kreuzungszufahrt mit Abbiegestreifen ohne bauliche Trennung ein besonderes Lichtzeichen für den Abbiegeverkehr, so genügen in der Regel Pfeile in diesen Lichtzeichen. Für den anderen Verkehr sollten Lichtzeichen ohne Pfeile gezeigt werden. Werden kombinierte Pfeile in solchen Lichtzeichen verwendet, dann darf in keinem Fall gleichzeitig der zur Hauptrichtung parallel gehende Fußgängerverkehr freigegeben werden (vgl. Nummer XI; Rn. 27 ff.).
- 24** 6. Wo für verschiedene Fahrstreifen besondere Lichtzeichen gegeben werden sollen, ist die Anbringung der Lichtzeichen besonders sorgfältig zu prüfen (z. B. Lichtzeichenbrücken, Peitschenmaste, Wiederholung am linken Fahrbahnrand). Wo der links abbiegende Verkehr vom übrigen Verkehr getrennt geregelt ist, sollte das Lichtzeichen für den Linksabbieger nach Möglichkeit zusätzlich über der Fahrbahn angebracht werden; eine Anbringung allein links ist in der Regel nur bei Fahrbahnen für eine Richtung möglich, wenn es für Linksabbieger lediglich einen Fahrstreifen gibt.
- 25** 7. Wo der Gegenverkehr durch Rotlicht aufgehalten wird, um Linksabbiegern, die sich bereits auf der Kreuzung oder Einmündung befinden, die Räumung zu ermöglichen, kann das diesen durch einen nach links gerichteten grünen Pfeil, der links hinter der Kreuzung angebracht ist, angezeigt werden. Gelbes Licht darf zu diesem Zweck nicht verwendet werden.
- 26** 8. Eine getrennte Regelung des abbiegenden Verkehrs setzt in der Regel voraus, daß für ihn auf der Fahrbahn ein besonderer Fahrstreifen mit Richtungspfeilen markiert ist (Zeichen 297).

- 27** 1. Der Einsatz des Schildes mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) kommt nur in Betracht, wenn der Rechtsabbieger Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen ausreichend einsehen kann, um die ihm auferlegten Sorgfaltspflichten zu erfüllen. Es darf nicht verwendet werden, wenn
- 28** a) dem entgegenkommenden Verkehr ein konfliktfreies Abbiegen nach links signalisiert wird,
- 29** b) für den entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 4 verwendet wird,
- 30** c) Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben,
- 31** d) beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
- 32** e) der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann,
- 33** f) für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen,
- 34** g) die Lichtzeichenanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient oder

- 35** h) sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.
- 36** 2. An Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Personen überquert werden, soll die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist sie ausnahmsweise an Kreuzungen oder Einmündungen erforderlich, die häufig von Blinden oder Sehbehinderten überquert werden, so sind Lichtzeichenanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.
- 37** 3. Für Knotenpunktzufahrten mit Grünpfeil ist das Unfallgeschehen regelmäßig mindestens anhand von Unfallsteckkarten auszuwerten. Im Falle einer Häufung von Unfällen, bei denen der Grünpfeil ein unfallbegünstigender Faktor war, ist der Grünpfeil zu entfernen, soweit nicht verkehrstechnische Verbesserungen möglich sind. Eine Unfallhäufung liegt in der Regel vor, wenn in einem Zeitraum von drei Jahren zwei oder mehr Unfälle mit Personenschaden, drei Unfälle mit schwerwiegendem oder fünf Unfälle mit geringfügigem Verkehrsverstoß geschehen sind.
- 38** 4. Der auf schwarzem Grund ausgeführte grüne Pfeil darf nicht leuchten, nicht beleuchtet sein und nicht retroreflektieren. Das Schild hat eine Breite von 250 mm und eine Höhe von 250 mm.

## XII. Grünpfeil für den Radverkehr

- 39** 1. Für die Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr (Zeichen 721) gelten die Vorgaben der Nummer XI mit Ausnahme der Nummer 1 Buchstabe e und der Nummer 4 Satz 2 entsprechend.
- 40** 2. Über die in Nummer XI Nummer 1 Satz 2 genannten Fälle hinaus kommt eine Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr nicht in Betracht, wenn

- 41** a) bei allgemein hohem Radverkehrsaufkommen der Anteil des geradeaus fahrenden Radverkehrs den Anteil des nach rechts abbiegenden Radverkehrs erheblich übersteigt und die Verkehrsfläche ein sicheres Überholen des wartenden Radverkehrs nicht gewährleistet oder
- 42** b) der nach rechts abbiegende Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) oder einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt wird (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-10).
- 43** Befindet sich in der Straße, in die eingebogen wird, ein baulich angelegter Radweg, muss dieser deutlich von dem daneben befindlichen Gehweg abgegrenzt sein. Warteflächen für zu Fuß Gehende müssen über eine hinreichende Größe verfügen. Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges (Zeichen 241).
- 44** 3. Zeichen 721 ist grundsätzlich am Hauptsignalgeber anzubringen. Sind besondere Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden, soll Zeichen 721 am Signalgeber für den Radverkehr angebracht werden, wenn hierdurch der Fußverkehr nicht gefährdet wird.
- 45** 4. Eine gemeinsame Anordnung von Zeichen 720 und Zeichen 721 ist unzulässig, wenn der Radverkehr auf einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen, einem Schutzstreifen für den Radverkehr oder einem straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radweg geführt wird und der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat.

Zu Nummer 2

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

Zu Nummer 3

- 47** Die Farbfolge Gelb-Rot darf lediglich dort verwendet werden, wo Lichtzeichenanlagen nur in größeren zeitlichen Abständen in Betrieb gesetzt werden müssen, z. B. an Bahnübergängen, an Ausfahrten aus Feuerwehr- und Straßenbahnhallen und Kasernen. Diese Farbfolge empfiehlt sich häufig auch an Wendeschleifen von Straßenbahnen und Oberleitungsomnibussen. Auch an Haltebuchten von Oberleitungsomnibussen und anderen Linienomnibussen ist ihre Anbringung zu erwägen, wenn auf der Straße starker Verkehr herrscht. Sie oder Lichtzeichenanlagen mit drei Farben sollten in der Regel da nicht fehlen, wo Straßenbahnen in eine andere Straße abbiegen.

Zu Nummer 4

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

Zu Nummer 5

- 50** I. Im Lichtzeichen für Fußgänger muß das rote Sinnbild einen stehenden, das grüne einen schreitenden Fußgänger zeigen. Zur Möglichkeit der Verwendung des sog. Ost-Ampelmännchens wird auf die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) verwiesen.
- 51** II. Lichtzeichen für Radfahrer sollten in der Regel das Sinnbild eines Fahrrades zeigen. Besondere Lichtzeichen für Radfahrer, die vor der kreuzenden Straße angebracht werden, sollten in der Regel auch Gelb sowie Rot und Gelb (gleichzeitig) zeigen. Sind solche Lichtzeichen für einen abbiegenden Radfahrerverkehr bestimmt, kann entweder in den Lichtzeichen zusätzlich zu dem farbigen Sinnbild des Fahrrades ein farbiger Pfeil oder über den Lichtzeichen das leuchtende Sinnbild eines Fahrrades und in den Lichtzeichen ein farbiger Pfeil gezeigt werden.

Zu Nummer 6

- 52** Zur gemeinsamen Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs gilt Folgendes: In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam gezeigt oder neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht; beide Lichtzeichen müssen jeweils dieselbe Farbe zeigen. Vgl. im Übrigen zur Signalisierung für den Radverkehr die Richtlinien für Lichtsignalanlagen(RiLSA).

Zu Absatz 3

- 53** I. Dauerlichtzeichen dürfen nur über markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296, 340) gezeigt werden. Ist durch Zeichen 223.1 das Befahren eines Seitenstreifens angeordnet, können Dauerlichtzeichen diese Anordnung und die Anordnungen durch Zeichen 223.2 und Zeichen 223.3 unterstützen, aber nicht ersetzen (vgl. Nummer IX zu den Zeichen 223.1 bis 223.3; Rn. 9).
- 54** II. Die Unterkante der Lichtzeichen soll in der Regel 4,50 m vom Boden entfernt sein.
- 55** III. Die Lichtzeichen sind an jeder Kreuzung und Einmündung und erforderlichenfalls auch sonst in angemessenen Abständen zu wiederholen.
- 56** IV. Umkehrstreifen im besonderen
- Wird ein Fahrstreifen wechselweise dem Verkehr der einen oder der anderen Fahrtrichtung zugewiesen, müssen die Dauerlichtzeichen für beide Fahrtrichtungen über allen Fahrstreifen gezeigt werden. Bevor die Fahrstreifenzuweisung umgestellt wird, muss für eine zur Räumung des Fahrstreifens ausreichende Zeit das Zeichen gekreuzte rote Balken für beide Richtungen gezeigt werden.

**Zu § 38 Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht**

Zu den Absätzen 1 bis 3

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

Zu Absatz 3

- 2** I. Gelbes Blinklicht darf auf der Fahrt zur Arbeits- oder Unfallstelle nicht verwendet werden, während des Abschleppens nur, wenn der Zug ungewöhnlich langsam fahren muß oder das abgeschleppte Fahrzeug oder seine Ladung genehmigungspflichtige Übermaße hat. Fahrzeuge des Straßendienstes der öffentlichen Verwaltung dürfen gelbes Blinklicht verwenden, wenn sie Sonderrechte (§ 35 Abs. 6) beanspruchen oder vorgebaute oder angehängte Räum- oder Streugeräte mitführen.
- 3** II. Ortsfestes gelbes Blinklicht sollte nur sparsam verwendet werden und nur dann, wenn die erforderliche Warnung auf andere Weise nicht deutlich genug gegeben werden kann. Empfehlenswert ist vor allem, es anzubringen, um den Blick des Kraftfahrers auf Stellen zu lenken, die außerhalb seines Blickfeldes liegen, z. B. auf ein negatives Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206), wenn der Kraftfahrer wegen der baulichen Beschaffenheit der Stelle nicht ausreichend klar erkennt, daß er wartepflichtig ist. Aber auch auf eine Kreuzung selbst kann so hingewiesen werden, wenn diese besonders schlecht erkennbar oder aus irgendwelchen Gründen besonders gefährlich ist. Vgl. auch Nummer VI zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2; *Rn. 14*. Im gelben Blinklicht dürfen nur schwarze Sinnbilder für einen schreitenden Fußgänger, ein Fahrrad, eine Straßenbahn, einen Kraftomnibus, einen Reiter oder ein schwarzer Pfeil gezeigt werden.
- 4** III. Fahrzeuge und Ladungen sind als ungewöhnlich breit anzusehen, wenn sie die gesetzlich zugelassenen Breiten überschreiten (§ 32 Abs. 1 StVZO und § 22 Abs. 2)

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

- 1**      I.      Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.
- 2**      Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde. Die vorstehenden Sätze gelten nicht für Anordnungen, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz, zur Förderung des Carsharing nach dem Carsharinggesetz oder auf Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 getroffen werden.
- 3**      Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.
- 4**      Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.
- 5**      Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller

Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

- 6**      II.      Soweit die StVO und diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Ausgestaltung und Beschaffenheit, für den Ort und die Art der Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur Rahmenvorschriften geben, soll im einzelnen nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden, den das zuständige Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt erforderlichenfalls bekannt gibt.

III.      Allgemeines über Verkehrszeichen

- 7**      1.      Es dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das zuständige Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zulässt.

Die Formen der Verkehrszeichen müssen den Mustern der StVO entsprechen.

Mehrere Verkehrszeichen oder ein Verkehrszeichen mit wenigstens einem Zusatzzeichen dürfen gemeinsam auf einer weißen Trägertafel aufgebracht werden. Die Trägertafel hat einen schwarzen Rand und einen weißen Kontraststreifen. Zusatzzeichen werden jeweils von einem zusätzlichen schwarzen Rand gefasst. Einzelne Verkehrszeichen dürfen nur auf einer Trägertafel aufgebracht sein, wenn wegen ungünstiger Umfeldbedingungen eine verbesserte Wahrnehmbarkeit erreicht werden soll.

- 8**      2.      Allgemeine Regeln zur Ausführung der Gestaltung von Verkehrszeichen sind als Anlage zu dieser Verwaltungsvorschrift im Katalog der Verkehrszeichen in der aktuellen Ausgabe (VzKat) ausgeführt.

- 9**      Gefahrzeichen können spiegelbildlich dargestellt werden (die einzelnen Varianten ergeben sich aus dem VzKat),

- 10** a) wenn dadurch verdeutlicht wird, wo die Gefahr zu erwarten ist (Zeichen 103, 105, 117, 121) oder
- 11** b) wenn sie auf der linken Fahrbahnseite wiederholt werden (Zeichen 117, 133 bis 142); die Anordnung von Gefahrzeichen für beide Fahrbahnseiten ist jedoch nur zulässig, wenn nach den örtlichen Gegebenheiten nicht ausgeschlossen werden kann, dass Verkehrsteilnehmer das nur rechts befindliche Gefahrzeichen nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können.

### 3. Größe der Verkehrszeichen

- 12** a) Die Ausführung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist auf das tatsächliche Erfordernis zu begrenzen; unnötig groß dimensionierte Zeichen sind zu vermeiden.
- 13** b) Sofern in dieser Vorschrift nichts anderes bestimmt wird, erfolgt die Wahl der benötigten Verkehrszeichengröße - vor dem Hintergrund einer sorgfältigen Abwägung - anhand folgender Tabellen:

| Verkehrszeichen    | Größe 1<br>(70 %) | Größe 2<br>(100 %) | Größe 3<br>(125 bzw. 140 %) |
|--------------------|-------------------|--------------------|-----------------------------|
| Runde(0)           | 420               | 600                | 750 (125 %)                 |
| Dreieck (Seitenl.) | 630               | 900                | 1260 (140 %)                |
| Quadrat (Seitenl.) | 420               | 600                | 840 (140 %)                 |
| Rechteck (HxB)     | 630 x 420         | 900 x 600          | 1260x840(140%)              |

Maße in mm

| Zusatzzeichen | Größe 1<br>(70 %) | Größe 2<br>(100 %) | Größe 3<br>(125 %) |
|---------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Höhe 1        | 231x420           | 330 x 600          | 412x750            |
| Höhe 2        | 315x420           | 450 x 600          | 562 x 750          |
| Höhe 3        | 420 x 420         | 600 x 600          | 750 x 750          |

Maße der Zusatzzeichen in mm

- 14** c) Größenangaben für Sonderformen (z. B. Zeichen 201 „Andreaskreuz“), die in dieser Vorschrift nicht ausgeführt werden, sind im VzKat festgelegt.

- 15** d) In der Regel richtet sich die Größe nach der am Aufstellungsort geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

Größen der Verkehrszeichen für Dreiecke, Quadrate und Rechtecke

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

Größen der Verkehrszeichen für Ronden

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

- 16** e) Auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung werden Verbote und vergleichbare Anordnungen zunächst durch Verkehrszeichen der Größe 3 nach den Vorgaben des VzKat angekündigt, Wiederholungen erfolgen bei zweistreifigen Fahrbahnen in der Regel in der Größe 2.
- f) Kleinere Ausführungen als Größe 1 kommen unter Berücksichtigung des Sichtbarkeitsgrundsatzes nur für den Fußgänger- und Radverkehr sowie die Regelungen des Haltens und Parkens in Betracht. Das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße soll auch dann gegeben sein. Im Übrigen sind bei allen Verkehrszeichen kleine Abweichungen von den Maßen zulässig, wenn dies aus besonderen Gründen notwendig ist und die Wahrnehmbarkeit und Lesbarkeit der Zeichen nicht beeinträchtigt.
- 17a** g) Die Größe von Zonenzeichen, z. B. Zeichen 270.1, sollte sich nach dem darauf enthaltenen Hauptzeichen richten.
- 18** 4. Die Ausführung der Verkehrszeichen darf nicht unter den Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen.
- 19** 5. Als Schrift ist die Schrift für den Straßenverkehr gemäß DIN 1451, Teil 2 zu verwenden.
- 20** 6. Die Farben müssen den Bestimmungen und Abgrenzungen des Normblattes „Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen - Farben und Farbgrößen“ DIN 6171 entsprechen.
- 21** 7. Verkehrszeichen, ausgenommen solche für den ruhenden Verkehr, müssen rückstrahlend oder von außen oder innen beleuchtet sein. Das gilt auch für Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absatz 3 Anlage 4 und für Zusatzzeichen. Werden Zusatzzeichen verwendet, müssen sie wie die Verkehrszeichen rückstrahlend oder von außen oder innen beleuchtet

sein. Hinsichtlich lichttechnischer Anforderungen wird auf die EN 12899-1 „Ortsfeste, vertikale Straßenverkehrszeichen" sowie die einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen.

- 22** Ein Verkehrszeichen ist nur dann von außen beleuchtet, wenn es von einer eigenen Lichtquelle angeleuchtet wird.
- 23** Verkehrszeichen können auch lichttechnisch erzeugt als Wechselverkehrszeichen in Wechselverkehrszeichengebern dargestellt werden. Einzelheiten enthalten die „Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)" und die „Richtlinien für Wechselverkehrszeichenanlagen an Bundesfernstraßen (RWVA)", die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.
- 24** 8. Die Verkehrszeichen müssen fest eingebaut sein, soweit sie nicht nur vorübergehend aufgestellt werden. Pfosten, Rahmen und Schilderrückseiten sollen grau sein.
- 25** Strecken- und Verkehrsverbote (Abschnitt 6 und 7 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen) gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrstreifen einer Fahrtrichtung. Sofern diese nur für einzelne Fahrstreifen gelten sollen, sind diese in der Regel so anzubringen, dass sie dem betreffenden Fahrstreifen zweifelsfrei zugeordnet werden können (Verkehrszeichenbrücken oder Auslegermaste).
- 26** Muss von einer solchen Anbringung abgesehen werden oder sind die Zeichen nur vorübergehend angeordnet, z. B. bei Arbeitsstellen, sind die Ge- oder Verbotsschilder auf einer Verkehrslenkungsplatte (Zeichen 501 ff.) am rechten Fahrbahnrand anzuzeigen (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungsplatten, Randnummer 8). Insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften sollen die angeordneten Ge- oder

Verbotszeichen durch eine gleiche Verkehrslenkungs-  
tafel mit  
Entfernungsangabe auf einem Zusatzzeichen angekündigt werden.

- 27** Bei den Zeichen 209 bis 214 und 245 reicht eine Aufstellung rechts neben dem Fahrstreifen, für den sie gelten, aus. Der Grundsatz der allgemeinen Darstellungsmöglichkeit fahrs-  
streifenbezogener Anordnungen auf Verkehrslenkungs-  
tafeln (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungs-  
tafeln, Randnummer 8) bleibt hiervon unberührt.
- 28** 9. Verkehrszeichen sind gut sichtbar in etwa rechtem Winkel zur Fahrbahn rechts daneben anzubringen, soweit nicht in dieser Verwaltungsvorschrift anderes gesagt ist.
- 29** a) Links allein oder über der Straße allein dürfen sie nur angebracht werden, wenn Missverständnisse darüber, dass sie für den gesamten Verkehr in einer Richtung gelten, nicht entstehen können und wenn sichergestellt ist, dass sie auch bei Dunkelheit auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar sind.
- 30** b) Wo nötig, vor allem an besonders gefährlichen Straßenstellen, können die Verkehrszeichen auf beiden Straßenseiten, bei getrennten Fahrbahnen auf beiden Fahrbahnseiten aufgestellt werden.
- 31** c) Verkehrszeichen können so gewölbt sein, dass sie auch seitlich erkennbar sind, wenn dies nach ihrer Zweckbestimmung geboten erscheint und ihre Sichtbarkeit von vorn dadurch nicht beeinträchtigt wird. Dies gilt insbesondere für die Zeichen 250 bis 267, nicht jedoch für vorfahrtsregelnde Zeichen.
- 32** 10. Es ist darauf zu achten, dass Verkehrszeichen nicht die Sicht behindern, insbesondere auch nicht die Sicht auf andere Verkehrszeichen oder auf Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen verdecken.

## 11. Häufung von Verkehrszeichen

- 33** Weil die Bedeutung von Verkehrszeichen bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfassbar sein muss, sind Häufungen von Verkehrszeichen zu vermeiden. Es ist daher stets vorrangig zu prüfen, auf welche vorgesehenen oder bereits vorhandenen Verkehrszeichen verzichtet werden kann.
- 34** Sind dennoch an einer Stelle oder kurz hintereinander mehrere Verkehrszeichen unvermeidlich, muss dafür gesorgt werden, dass die für den fließenden Verkehr wichtigen besonders auffallen. Kann dies nicht realisiert werden oder wird ein für den fließenden Verkehr bedeutsames Verkehrszeichen an der betreffenden Stelle nicht erwartet, ist jene Wirkung auf andere Weise zu erzielen (z. B. durch Übergröße oder gelbes Blinklicht).
- 35** a) Am gleichen Pfosten oder sonst unmittelbar über oder nebeneinander dürfen nicht mehr als drei Verkehrszeichen angebracht werden; bei Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr kann bei besonderem Bedarf abgewichen werden.
- 36** aa) Gefahrzeichen stehen grundsätzlich allein (vgl. Nummer I zu § 40, Randnummer 1).
- 37** bb) Mehr als zwei Vorschriftzeichen sollen an einem Pfosten nicht angebracht werden. Sind ausnahmsweise drei solcher Verkehrszeichen an einem Pfosten vereinigt, dann darf sich nur eins davon an den fließenden Verkehr wenden.
- 38** cc) Vorschriftzeichen für den fließenden Verkehr dürfen in der Regel nur dann kombiniert werden, wenn sie sich an die gleichen Verkehrsarten wenden und wenn sie die gleiche Strecke oder den gleichen Punkt betreffen.
- 39** dd) Verkehrszeichen, durch die eine Wartepflicht angeordnet oder angekündigt wird, dürfen nur dann an einem Pfosten mit anderen Verkehrszeichen angebracht werden, wenn jene wichtigen Zeichen besonders auffallen.

- 40**            b) Dicht hintereinander sollen Verkehrszeichen für den fließenden Verkehr nicht folgen. Zwischen Pfosten, an denen solche Verkehrszeichen gezeigt werden, sollte vielmehr ein so großer Abstand bestehen, dass der Verkehrsteilnehmer bei der dort gefahrenen Geschwindigkeit Gelegenheit hat, die Bedeutung der Verkehrszeichen nacheinander zu erfassen.
- 41**            12.    An spitzwinkligen Einmündungen ist bei der Aufstellung der Verkehrszeichen dafür zu sorgen, dass Benutzer der anderen Straße sie nicht auf sich beziehen, auch nicht bei der Annäherung; erforderlichenfalls sind Sichtblenden oder ähnliche Vorrichtungen anzubringen.
- 42**            13.a) Die Unterkante der Verkehrszeichen sollte sich, soweit nicht bei einzelnen Zeichen anderes gesagt ist, in der Regel 2 m über Straßenniveau befinden, über Radwegen 2,20 m, an Schilderbrücken 4,50 m, auf Inseln und an Verkehrsteilern 0,60 m.
- 43**            b)    Verkehrszeichen dürfen nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden. In der Regel sollte der Seitenabstand von ihr innerhalb geschlossener Ortschaften 0,50 m, keinesfalls weniger als 0,30 m betragen, außerhalb geschlossener Ortschaften 1,50 m.
- 44**            14.    Sollen Verkehrszeichen nur zu gewissen Zeiten gelten, dürfen sie sonst nicht sichtbar sein. Nur die Geltung der Zeichen 224, 229, 230, 245, 250, 251, 253, 255, 260, 261, 270.1, 274, 276, 277, 277.1, 283, 286, 290.1, 314, 314.1 und 315 darf stattdessen auf einem Zusatzzeichen, z. B. „8-16 h“, zeitlich beschränkt werden. Vorfahrtregelnde Zeichen vertragen keinerlei zeitliche Beschränkungen.
- 45**            Besteht bei Verkehrszeichen an einem Pfosten kein unmittelbarer Bezug, ist dies durch einen Abstand von etwa 10 cm zu verdeutlichen.
16.    Zusatzzeichen im Besonderen

- 46** a) Sie sollten, wenn irgend möglich, nicht beschriftet sein, sondern nur Sinnbilder zeigen. Wie Zusatzzeichen auszugestalten sind, die in der StVO oder in dieser Vorschrift nicht erwähnt, aber häufig notwendig sind, ergibt sich aus dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) oder aus Verkehrsblatt-Verlautbarungen des zuständigen Bundesministeriums nach Nummer III 1 (Randnummer 7). Abweichungen von dort aufgeführten Zusatzzeichen sind nicht zulässig; andere Zusatzzeichen bedürfen der Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle. Für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes bedürfen andere Zusatzzeichen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts.
- 47** b) Mehr als zwei Zusatzzeichen sollten an einem Pfosten, auch zu verschiedenen Verkehrszeichen, nicht angebracht werden. Die Zuordnung der Zusatzzeichen zu den Verkehrszeichen muss eindeutig erkennbar sein (§ 39 Absatz 3 Satz 3).
- 48** c) Entfernungs- und Längenangaben sind auf- oder abzurunden. Anzugeben sind z. B. 60 m statt 63 m, 80 m statt 75 m, 250 m statt 268 m, 800 m statt 750m, 1,2 km statt 1235 m.

#### IV. Allgemeines über Markierungen

- 49** 1. Markierungen sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen. Das zuständige Bundesministerium gibt die RMS im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- 50** 2. Die auf den fließenden Verkehr bezogenen Markierungen sind retroreflektierend auszuführen.
- 51** 3. Markierungsknöpfe sollen nur dann anstelle der Markierungslinien verwendet werden, wenn dies aus technischen Gründen zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken.

- 52**      4.      Dagegen können Markierungen aller Art durch das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen in ihrer Wirkung unterstützt werden; geschieht dies an einer ununterbrochenen Linie, dürfen die Markierungsknöpfe nicht gruppenweise gesetzt werden. Zur Kennzeichnung gefährlicher Kurven und zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs an anderen unübersichtlichen Stellen kann das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen auf Fahrstreifenbegrenzungen, auf Fahrbahnbegrenzungen und auf Leitlinien nützlich sein.
- 53**      5.      Markierungsknöpfe müssen in Grund und Aufriss eine abgerundete Form haben. Der Durchmesser soll nicht kleiner als 120 mm und nicht größer als 150 mm sein. Die Markierungsknöpfe dürfen nicht mehr als 25 mm aus der Fahrbahn herausragen.
- 54**      6.      Nach Erneuerung oder Änderung einer dauerhaften Markierung darf die alte Markierung nicht mehr sichtbar sein, wenn dadurch Zweifel über die Verkehrsregelung entstehen könnten.
- 55**      7.      Durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn kann der Fahrzeugverkehr lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Von dieser Möglichkeit ist nur sparsam Gebrauch zu machen. Sofern dies dennoch in Einzelfällen erforderlich sein sollte, sind die Darstellungen ebenfalls nach den RMS auszuführen.
- 56**      8.      Pflasterlinien in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (vgl. § 39 Absatz 5 letzter Satz) müssen ausreichend breit sein, in der Regel mindestens 10 cm, und einen deutlichen Kontrast zur Fahrbahn aufweisen.

#### V.      Allgemeines über Verkehrseinrichtungen

- 57**      Für Verkehrseinrichtungen gelten die Vorschriften der Nummern I, III 1, 2, 4, 5, 6, 10 und 13 sinngemäß.

## **Zu § 39 Verkehrszeichen**

### **Zu Absatz 1**

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

### **Zu Absatz 2**

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

### **Zu Absatz 5**

#### **Vorübergehende Markierungen**

- 3** I. Gelbe Markierungsleuchtknöpfe dürfen nur in Kombination mit Dauerlichtzeichen oder Wechselverkehrszeichen (z. B. Verkehrslenkungstafel, Wechselwegweiser) angeordnet werden. Als Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) sollte der Abstand der Leuchtknöpfe auf Autobahnen 6 m, auf anderen Straßen außerorts 4 m und innerorts 3 m betragen. Werden gelbe Markierungsleuchtknöpfe als Leitlinie angeordnet, muss der Abstand untereinander deutlich größer sein.
- 4** II. Nach den RSA können gelbe Markierungen, gelbe Markierungsknopfreihen oder gelbe retroreflektierende Elemente auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten transportablen Schutzeinrichtungen als Fahrbahnbegrenzung angebracht werden.

### **Zu Absatz 8**

- 5** Vor Anordnung eines Gefahrzeichens mit einem Sinnbild aus § 39 Absatz 8 ist zu prüfen, ob vor der besonderen Gefahrenlage nicht mit dem Zeichen 101 und einem geeigneten Zusatzzeichen gewarnt werden kann.

### **Zu Absatz 10**

- 6** Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für elektrisch betriebene Fahrzeuge von der zusätzlichen Aufbringung des Sinnbildes auf der Parkfläche Gebrauch gemacht werden.

Zu Absatz 11

Zu Satz 1

- 7** Zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Carsharingfahrzeuge kann das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein. Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Carsharingfahrzeuge von der zusätzlichen Aufbringung des Sinnbildes auf der Parkfläche Gebrauch gemacht werden.

Zu Satz 2

- 8** I. Die Plakette wird auf Antrag von der nach Landesrecht zuständigen Behörde für maximal fünf Jahre in stets widerruflicher Weise ausgegeben. Mit dem Antrag sind die Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis der Haltereigenschaft des Carsharingunternehmens sowie die Vertragsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Carsharingunternehmens zum Nachweis dafür vorzulegen, dass das betreffende Kraftfahrzeug einer unbestimmten Anzahl von Fahrerinnen und Fahrern auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten wird und selbstständig reserviert und genutzt werden kann. Kann der Nachweis der Haltereigenschaft auch durch sonstige geeignete Unterlagen erbracht werden, so genügt die Vorlage dieser Unterlagen.
- 9** II. In die Plakette sind von der zuständigen Behörde im jeweils dafür vorgesehenen Sichtfeld mit lichtechtem Stift der Name des Carsharingunternehmens und das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen. Zudem muss die Plakette mit einem Siegel der ausgebenden Stelle wertgestellt werden. Dabei können auch Dokumentenklebesiegel gemäß Verkehrsblattverlautbarung vom 3. Februar 1997 (VkBl. S. 140) verwendet werden. Für die Gestaltung der Plakette, deren Sicherheitsmerkmale und deren Anbringung wird auf die Verkehrsblattverlautbarung vom 18. August 2020 (VkBl. S. 505) verwiesen.

- 10** III. Bei einem Carsharingfahrzeug, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, erfolgt die Kennzeichnung ebenfalls durch Plakette.
- 11** IV. Wird das Fahrzeug auf jemand anderen als auf das Carsharingunternehmen zugelassen, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Plakette durch das Carsharingunternehmen entfernt wird.

#### **Zu § 40 Gefahrzeichen**

- 1** I. Gefahrzeichen sind nach Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 2 anzuordnen. Nur wenn sie als Warnung oder Aufforderung zur eigenverantwortlichen Anpassung des Fahrverhaltens nicht ausreichen, sollte stattdessen oder bei unabweisbarem Bedarf ergänzend mit Vorschriftzeichen (insbesondere Zeichen 274, 276) auf eine der Gefahrensituation angepasste Fahrweise hingewirkt werden ; vgl. hierzu I zu den Zeichen 274, 276, 277 und 277.1.
- 2** II. Die Angabe der Entfernung zur Gefahrstelle oder der Länge der Gefahrstrecke durch andere als die in Absatz 2 und 4 bezeichneten Zusatzzeichen ist unzulässig.

#### **Zu Zeichen 101 Gefahrstelle**

- 1** I. Das Zeichen darf nicht anstelle der Zeichen 102 bis 151 dauerhaft verwendet werden.
- 2** II. Vor Schienenbahnen ohne Vorrang darf nur durch dieses Zeichen samt einem Zusatzzeichen z. B. mit dem Sinnbild „Straßenbahn“ (1048-19) oder dem Sinnbild aus Zeichen 151 gewarnt werden, bei nicht oder kaum benutzten Gleisen auch durch Zeichen 112.

#### **Zu Zeichen 102 Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts**

- 1** Das Zeichen darf nur angeordnet werden vor schwer erkennbaren Kreuzungen und Einmündungen von rechts, an denen die Vorfahrt nicht durch

Vorfahrtzeichen geregelt ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen im allgemeinen entbehrlich.

### **Zu den Zeichen 103 Kurve und 105 Doppelkurve**

- 1** I. Die Zeichen sind nur dort anzuordnen, wo die Erforderlichkeit einer erheblichen Reduzierung der Geschwindigkeit in einem Kurvenbereich nicht rechtzeitig erkennbar ist, obwohl Richtungstafeln aufgestellt sind (vgl. Nummer II VwV zu § 43 Absatz 3 Anlage 4 Abschnitte 2 und 3, Randnummer 6).
- 2** II. Es dürfen nur die im Katalog der Verkehrszeichen aufgeführten Varianten der Zeichen 103 und 105 angeordnet werden. Eine nähere Darstellung des Kurvenverlaufs auf den Zeichen ist unzulässig.
- 3** III. Mehr als zwei gefährliche Kurven im Sinne der Nummer I sind durch ein Doppelkurvenzeichen mit einem Zusatzzeichen, das die Länge der kurvenreichen Strecke angibt, anzukündigen. Vor den einzelnen Kurven ist dann nicht mehr zu warnen.

### **Zu Zeichen 108 Gefälle und 110 Steigung**

- 1** Die Zeichen dürfen nur dann angeordnet werden, wenn der Verkehrsteilnehmer die Steigung oder das Gefälle nicht rechtzeitig erkennen oder wegen besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Streckencharakters die Stärke oder die Länge der Neigungsstrecke unterschätzen kann. Die Länge der Gefahrstrecke kann auf einem Zusatzzeichen angegeben werden.

### **Zu Zeichen 112 Unebene Fahrbahn**

- 1** I. Das Zeichen ist nur für sonst gut ausgebaute Straßen und nur dann anzuordnen, wenn Unebenheiten bei Einhaltung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder der Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen eine Gefahr für den Fahrzeugverkehr darstellen können.

- 2 II. Es ist empfehlenswert, die Entfernung zwischen dem Standort des Zeichens und dem Ende der Gefahrstelle anzugeben, wenn vor einer unebenen Fahrbahn von erheblicher Länge gewarnt werden muss.
- 3 III. Vgl. auch Nummer II zu Zeichen 101; Randnummer 2.

#### **Zu Zeichen 114 Schleuder- oder Rutschgefahr bei Nässe oder Schmutz**

- 1 I. Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo die Gefahr nur auf einem kurzen Abschnitt besteht. Besteht die Gefahr auf längeren Streckenabschnitten häufiger, ist stattdessen die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Nässe zu beschränken. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen in der Regel entbehrlich.
- 2 II. Vor der Beschmutzung der Fahrbahn ist nur zu warnen, wenn die verkehrsgefährdende Auswirkung schwer erkennbar ist und nicht sofort beseitigt werden kann; vgl. Nummer I zu § 32 Absatz 1; Randnummer 1.

#### **Zu den Zeichen 120 und 121 Verengte Fahrbahn**

- 1 Verengt sich die Fahrbahn nur allmählich oder ist die Verengung durch horizontale und vertikale Leiteinrichtungen ausreichend gekennzeichnet, bedarf es des Zeichens nicht. Innerhalb geschlossener Ortschaften sollen die Zeichen nur bei Baustellen angeordnet werden.

#### **Zu Zeichen 123 Arbeitsstelle**

- 1 Zur Ausführung von Straßenarbeitsstellen vgl. Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).

### **Zu Zeichen 125 Gegenverkehr**

- 1** Das Zeichen ist nur dann anzuordnen, wenn eine Fahrbahn mit Verkehr in einer Richtung in eine Fahrbahn mit Gegenverkehr übergeht und dies nicht ohne Weiteres erkennbar ist.

### **Zu Zeichen 131 Lichtzeichenanlage**

- 1** Das Zeichen ist innerhalb geschlossener Ortschaften nur anzuordnen, wenn die Lichtzeichenanlage für die Fahrzeugführer nicht bereits in so ausreichender Entfernung erkennbar ist, dass ein rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich ist. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen stets in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung vor Lichtzeichenanlagen anzuordnen; vgl. III. zu Zeichen 274.

### **Zu Zeichen 133 Fußgänger**

- 1** Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo Fußgängerverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen über oder auf die Fahrbahn geführt wird und dies für den Fahrzeugverkehr nicht ohne Weiteres erkennbar ist.

### **Zu Zeichen 136 Kinder**

- 1** I. Das Zeichen darf nur angeordnet werden, wo die Gefahr besteht, dass Kinder häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen und eine technische Sicherung nicht möglich ist. Die Anordnung des Zeichens ist in Tempo-30-Zonen in der Regel nicht erforderlich (vgl. Nummer XII zu § 45 Absatz 1 bis 1e).
- 2** II. Vgl. auch zu § 31; Randnummer 1.

### **Zu Zeichen 138 Radfahrer**

- 1** Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo Radverkehr außerhalb von Kreuzungen oder Einmündungen die Fahrbahn quert oder auf sie geführt wird und dies für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ohne Weiteres erkennbar ist. Vgl. III zu den Zeichen 237, 240 und 241.

### **Zu Zeichen 142 Wildwechsel**

- 1** I. Das Zeichen darf nur für Straßen mit schnellem Verkehr für bestimmte Streckenabschnitte angeordnet werden, in denen Wild häufig über die Fahrbahn wechselt. Diese Gefahrstellen sind mit den unteren Jagd- und Forstbehörden sowie den Jagdausübungsberechtigten festzulegen.
- 2** II. Auf Straßen mit Wildschutzzäunen ist das Zeichen entbehrlich.

### **Zu den Zeichen 151 bis 162 Bahnübergang**

- 1** I. Die Zeichen sind außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel für beide Straßenseiten anzuordnen.
- 2** II. In der Regel sind die Zeichen 156 bis 162 anzuordnen. Selbst auf Straßen von geringer Verkehrsbedeutung genügt das Zeichen 151 allein nicht, wenn dort schnell gefahren wird oder wenn der Bahnübergang zu spät zu erkennen ist.
- 3** Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt das Zeichen 151, wenn nicht schneller als 50 km/h gefahren werden darf und der Bahnübergang gut erkennbar ist.

### **Zu § 41 Vorschriftzeichen**

- 1** I. Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Missachtung besonders gefährlich ist, z. B. bei Änderung der Vorfahrt, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen.
- 2** II. Wenn durch Verbote oder Beschränkungen einzelne Verkehrsarten ausgeschlossen werden, ist dies in ausreichendem Abstand vorher anzukündigen und auf mögliche Umleitungen hinzuweisen.
- 3** III. Für einzelne markierte Fahrstreifen dürfen Fahrtrichtungen (Zeichen 209 ff.) oder Höchst- oder Mindestgeschwindigkeiten (Zeichen 274 oder 275) vorgeschrieben oder das Überholen (Zeichen 276, 277 oder 277.1) oder der Verkehr (Zeichen 245 oder 250 bis 266) verboten werden.
- 4** IV. Soll die Geltung eines Vorschriftzeichens auf eine oder mehrere Verkehrsarten beschränkt werden, ist die jeweilige Verkehrsart auf einem Zusatzzeichen unterhalb des Verkehrszeichens sinnbildlich darzustellen. Soll eine Verkehrsart oder sollen Verkehrsarten von der Beschränkung ausgenommen werden, ist der sinnbildlichen Darstellung das Wort „frei“ anzuschließen.

#### **Zu Zeichen 201 Andreaskreuz**

- 1** I. Die Andreaskreuze sind in der Regel möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,25 m vor der äußeren Schiene aufzustellen.
- 2** II. Andreaskreuze sind am gleichen Pfosten wie Blinklichter oder Lichtzeichen anzubringen. Mit anderen Verkehrszeichen dürfen sie nicht kombiniert werden.
- 3** III. Wo in den Hafen- und Industriegebieten den Schienenbahnen Vorrang gewährt werden soll, müssen Andreaskreuze an allen Einfahrten angeordnet werden. Vorrang haben dann auch Schienenbahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper verlegt sind. Für Industriegebiete kommt eine solche Regelung nur in Betracht, wenn es sich um geschlossene Gebiete handelt, die als solche erkennbar sind und die nur über bestimmte Zufahrten erreicht werden können.
- IV. Weitere Sicherung von Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang
- 4** 1. Wegen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte auf den Straßen ist die technische Sicherung der bisher nicht so gesicherten Bahnübergänge anzustreben. Besonders ist darauf zu achten, ob

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

- 5            2. Auf die Schaffung ausreichender Sichtflächen an Bahnübergängen ohne technische Sicherung ist hinzuwirken. Wo solche Übersicht fehlt, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor dem Bahnübergang angemessen zu beschränken. Das Zeichen 274 ist über den ein- oder zweistreifigen Baken (Zeichen 159 oder 162) anzubringen.
- 6            3. Dort, wo Längsmarkierungen angebracht sind, empfiehlt es sich, auch eine Haltlinie (Zeichen 294), in der Regel in Höhe des Andreaskreuzes zu markieren. Zur Anordnung einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) vgl. zu § 19 Absatz 1.
- 7            4. Vgl. auch zu den Zeichen 151 bis 162.
- 8            5. Bevor ein Verkehrszeichen oder eine Markierung angeordnet oder entfernt wird, ist der Betreiber des Schienennetzes zu hören.

V. Straßenbahnen und die übrigen Schienenbahnen (Privatanschlussbahnen)

- 9            1. Über die Zustimmungsbedürftigkeit der Aufstellung und Entfernung von Andreaskreuzen vgl. Nummer III zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 3 ff. Außerdem sind, soweit die Aufsicht über die Bahnen nicht bei den obersten Landesbehörden liegt, die für die Aufsicht zuständigen Behörden zu beteiligen; sind die Bahnen Zubehör einer bergbaulichen Anlage, dann sind auch die obersten Bergbaubehörden zu beteiligen.
- 10           2. Der Vorrang darf nur gewährt werden, wenn eine solche Schienenbahn auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper verlegt ist, dies auch dann, wenn der besondere Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt. Eine Schienenbahn ist schon dann an einem Übergang auf besonderem Bahnkörper verlegt, wenn dieser an dem Übergang endet. Ein besonderer Bahnkörper setzt mindestens voraus, dass die Gleise durch ortsfeste, körperliche Hindernisse vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt und diese Hindernisse auffällig kenntlich gemacht sind; abtrennende Bordsteine müssen weiß sein.

11          VI.

- 1. Straßenbahnen auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper, der nicht innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, ist in der Regel durch Aufstellung von Andreaskreuzen der Vorrang zu geben. An solchen Bahnübergängen ist schon bei mäßigem Verkehr auf der

querenden Straße oder wenn auf dieser Straße schneller als 50 km/h gefahren wird, die Anbringung einer straßenbahnabhängigen, in der Regel zweifarbigen Lichtzeichenanlage (vgl. § 37 Absatz 2 Nummer 3) oder von Schranken zu erwägen. Auch an solchen Bahnübergängen über Feld- und Waldwege sind Andreaskreuze dann erforderlich, wenn der Bahnübergang nicht ausreichend erkennbar ist; unzureichende Übersicht über die Bahnstrecke kann ebenfalls dazu Anlass geben.

- 12**      2. Liegt der besondere oder unabhängige Bahnkörper innerhalb des
- a) Verkehrsraums einer Straße mit Vorfahrt oder verläuft er neben einer solchen Straße, bedarf es nur dann eines Andreaskreuzes, wenn der Schienenverkehr für den kreuzenden oder abbiegenden Fahrzeugführer nach dem optischen Eindruck nicht zweifelsfrei zu dem Verkehr auf der Straße mit Vorfahrt gehört. Unmittelbar vor dem besonderen Bahnkörper darf das Andreaskreuz nur dann aufgestellt werden, wenn so viel Stauraum vorhanden ist, dass ein vor dem Andreaskreuz wartendes Fahrzeug den Längsverkehr nicht stört. Wird an einer Kreuzung oder Einmündung der Verkehr durch Lichtzeichen geregelt, muss auch der Straßenbahnverkehr auf diese Weise geregelt werden, und das auch dann, wenn der Bahnkörper parallel zu einer Straße in deren unmittelbarer Nähe verläuft. Dann ist auch stets zu erwägen, ob der die Schienen kreuzende Abbiegeverkehr gleichfalls durch Lichtzeichen zu regeln oder durch gelbes Blinklicht mit dem Sinnbild einer Straßenbahn zu warnen ist.
- 13**      b) Hat der gleichgerichtete Verkehr an einer Kreuzung oder Einmündung nicht die Vorfahrt, ist es nur in Ausnahmefällen möglich, der Straßenbahn Vorrang zu gewähren.

### **Zu Zeichen 205 Vorfahrt gewähren!**

- 1**      I. Ist neben einer durchgehenden Fahrbahn ein Fahrstreifen vorhanden, welcher der Einfädelung des einmündenden Verkehrs dient, ist das Zeichen am Beginn dieses Fahrstreifens anzuordnen. Vgl. Nummer I zu § 7 Absatz 1 bis 3; Randnummer 1. An Einfädelungsstreifen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen ist das Zeichen im Regelfall nicht erforderlich (vgl. § 18 Absatz 3).
- 2**      II. Über Kreisverkehr vgl. zu Zeichen 215.

- 3 III. Nur wenn eine Bevorrechtigung der Schienenbahn auf andere Weise nicht möglich ist, kann in Ausnahmefällen das Zeichen 205 mit dem Zusatzzeichen mit Straßenbahnsinnbild (1048-19) angeordnet werden, insbesondere wo Schienenbahnen einen kreisförmigen Verkehr kreuzen oder wo die Schienenbahn eine Wendeschleife oder ähnlich geführte Gleisanlagen befährt. Für eine durch Zeichen 306 bevorrechtigte Straße darf das Zeichen mit Zusatzzeichen nicht angeordnet werden.

### **Zu Zeichen 206 Halt! Vorfahrt gewähren!**

- I. Das Zeichen 206 ist nur dann anzuordnen, wenn
1. 1. die Sichtverhältnisse an der Kreuzung oder Einmündung es zwingend erfordern,
  2. 2. es wegen der Örtlichkeit (Einmündung in einer Innenkurve oder in eine besonders schnell befahrene Straße) schwierig ist, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der anderen Straße zu beurteilen, oder
  3. 3. es sonst aus Gründen der Sicherheit notwendig erscheint, einen Wartepflichtigen zu besonderer Vorsicht zu mahnen (z. B. in der Regel an der Kreuzung zweier Vorfahrtstraßen).
- 4 II. Zusätzlich ist im Regelfall eine Haltlinie (Zeichen 294) dort anzubringen, wo der Wartepflichtige die Straße übersehen kann. Bei einem im Zuge der Vorfahrtstraße (Zeichen 306) verlaufenden Radweg ist die Haltlinie unmittelbar vor der Radwegefurt anzubringen"

### **Zu den Zeichen 205 und 206 Vorfahrt gewähren. und Halt. Vorfahrt gewähren.**

- 1 I. Die Zeichen sind unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung anzuordnen.
- 2 II. Die Zeichen sind nur anzukündigen, wenn die Vorfahrtregelung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Straßenverlauf, Geschwindigkeit, Verkehrsstärke) anderenfalls nicht rechtzeitig erkennbar wäre. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Ankündigung in der Regel nicht

erforderlich. Außerhalb geschlossener Ortschaften soll sie 100 bis 150 m vor der Kreuzung oder Einmündung erfolgen. Die Ankündigung erfolgt durch Zeichen 205 mit der Entfernungsangabe auf einem Zusatzzeichen. Bei der Ankündigung des Zeichens 206 enthält das Zusatzzeichen neben der Entfernungsangabe zusätzlich das Wort „Stop“.

- 3 II. Das Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegenläufigen waagerechten Pfeilen (100032) ist anzuordnen, wenn der Radweg im Verlauf der Vorfahrtstraße für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben ist.
- 4 IV. Wo eine Lichtzeichenanlage steht, sind die Zeichen in der Regel unter oder neben den Lichtzeichen am gleichen Pfosten anzubringen.
- 5 V. Nur wo eine Straße mit Wartepflicht in einem groß-räumigen Knoten eine Straße mit Mittelstreifen kreuzt und für den Verkehrsteilnehmer schwer erkennbar ist, dass es sich um die beiden Richtungsfahrbahnen derselben Straße handelt, ist zusätzlich auf dem Mittelstreifen eines der beiden Zeichen aufzustellen.
- 6 VI. Jede Kreuzung und Einmündung, in der vom Grundsatz „Rechts vor Links“ abgewichen werden soll, ist sowohl positiv als auch negativ zu beschildern, und zwar sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Ausgenommen sind Ausfahrten aus verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1, 325.2) sowie Feld- und Waldwege, deren Charakter ohne Weiteres zu erkennen ist. Straßeneinmündungen, die wie Grundstückszufahrten aussehen sowie Einmündungen von Feld- oder Waldwegen können einseitig mit Zeichen 205 versehen werden.
- 7 VII. Zusatzzeichen „abknickende Vorfahrt“  
  
Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 Buchstabe a zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 4; über abknickende Vorfahrt vgl. ferner zu den Zeichen 306 und 307 und Nummer III zu Zeichen 301; Randnummer 3.

### **Zu Zeichen 208 Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren.**

- I. Das Zeichen ist nur dann anzuordnen, wenn
  - 1 1. bei einseitig verengter Fahrbahn dem stärkeren Verkehrsfluss abweichend von § 6 Vorrang eingeräumt werden muss oder

- 2            2. bei beidseitig verengter Fahrbahn für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge kein ausreichender Raum vorhanden und der Verengungsbereich aus beiden Fahrtrichtungen überschaubar ist. Welcher Fahrtrichtung der Vorrang einzuräumen ist, ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der beiderseitigen Verkehrsstärke zu entscheiden.
- 3            II. Am anderen Ende der Verengung muss für die Gegenrichtung das Zeichen 308 angeordnet werden.
- 4            III. In verkehrsberuhigten Bereichen ist auf die Regelung stets, in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen in der Regel zu verzichten.

#### **Zu den Zeichen 209 bis 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung**

- 1            I. In Abweichung von den abgebildeten Grundformen dürfen die Pfeilrichtungen dem tatsächlichen Verlauf der Straße, in die der Fahrverkehr eingewiesen wird, nur dann angepasst werden, wenn dies zur Klarstellung notwendig ist.
- 2            II. Die Zeichen „Hier rechts" und „Hier links" sind hinter der Stelle anzuordnen, an der abzubiegen ist, die Zeichen „Rechts" und „Links" vor dieser Stelle. Das Zeichen „Geradeaus" und alle Zeichen mit kombinierten Pfeilen müssen vor der Stelle stehen, an der in eine oder mehrere Richtungen nicht abgebogen werden darf.
- 3            III. In Verbindung mit Lichtzeichen dürfen die Zeichen nur dann angebracht sein, wenn für den gesamten Richtungsverkehr ein Abbiegever- oder -gebot insgesamt angeordnet werden soll. Sie dürfen nicht nur fahrstreifenbezogen zur Unterstützung der durch die Fahrtrichtungspfeile oder Pfeile in Lichtzeichen vorgeschriebenen Fahrtrichtung angeordnet werden.
- 4            IV. Vgl. auch Nummer IV zu § 41; Randnummer 4 und über die Zustimmungsbedürftigkeit Nummer III 1 Buchstabe d zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 7.

## **Zu Zeichen 215 Kreisverkehr**

- 1** I. Ein Kreisverkehr darf nur angeordnet werden, wenn die Mittelinsel von der Kreisfahrbahn abgegrenzt ist. Dies gilt auch, wenn die Insel wegen des geringen Durchmessers des Kreisverkehrs von großen Fahrzeugen überfahren werden muss. Zeichen 295 als innere Fahrbahnbegrenzung ist in Form eines Breitstrichs auszuführen (vgl. RMS).
- 2** II. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist der Kreisverkehr mit Vorwegweiser (Zeichen 438) anzukündigen.
- 3** III. Die Zeichen 205 und 215 sind an allen einmündenden Straßen anzuordnen. Ist eine abweichende Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen für den Kreisverkehr erforderlich, ist Zeichen 209 (Rechts) anzuordnen.
- 4** IV. Die Anordnung von Zeichen 215 macht eine zusätzliche Anordnung von Zeichen 211 (Hier rechts) auf der Mittelinsel entbehrlich. Außerhalb geschlossener Ortschaften empfiehlt es sich, auf baulich angelegten, nicht überfahrbaren Mittelinseln gegenüber der jeweiligen Einfahrt vorrangig Zeichen 625 (Richtungstafel in Kurven) anzuordnen.
- 5** V. Wo eine Straßenbahn die Mittelinsel überquert, darf Zeichen 215 nicht angeordnet werden. Der Straßenbahn ist regelmäßig Vorfahrt zu gewähren; dabei sind Lichtzeichen vorzuziehen.
- 6** VI. Der Fahrradverkehr ist entweder wie der Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn zu führen oder auf einem baulich angelegten Radweg (Zeichen 237, 240, 241). Ist dieser baulich angelegte Radweg eng an der Kreisfahrbahn geführt (Absatzmaß max. 4-5 m), so sind in den Zufahrten die Zeichen 215 (Kreisverkehr) und 205 (Vorfahrt gewähren) vor der Radfahrerfurt anzuordnen. Ist der baulich angelegte Radweg von der Kreisfahrbahn abgesetzt oder liegt der Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete, ist für den Radverkehr Zeichen 205 anzuordnen.

- 7 VII. Zur Anordnung von Fußgängerüberwegen auf den Zufahrten vgl. R-FGÜ.

### **Zu Zeichen 220 Einbahnstraße**

- 1 I. Das Zeichen 220 ist stets längs der Straße anzubringen. Es darf weder am Beginn der Einbahnstraße noch an einer Kreuzung oder Einmündung in ihrem Verlauf fehlen. Am Beginn der Einbahnstraße und an jeder Kreuzung ist das Zeichen dergestalt anzubringen, dass es aus beiden Richtungen wahrgenommen werden kann.
- 2 II. Bei Einmündungen (auch bei Ausfahrten aus größeren Parkplätzen) empfiehlt sich die Anbringung des Zeichens 220 gegenüber der einmündenden Straße, bei Kreuzungen hinter diesen. In diesem Fall soll das Zeichen in möglichst geringer Entfernung von der kreuzenden Straße angebracht werden, damit es vom kreuzenden Verkehr leicht erkannt werden kann.
- 3 III. Geht im Verlauf eines Straßenzuges eine Einbahnstraße in eine Straße mit Gegenverkehr über, s. zu Zeichen 125.
- 4 IV.
  1. Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn
- 5 a) eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
- 6 b) die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,
- 7 c) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.

2. Das Zusatzzeichen 1000-32 ist an allen Zeichen 220 anzuordnen. Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) anzubringen.

### **Zu Zeichen 222 Rechts vorbei**

- 1 I. Das Zeichen ist anzuordnen, wo nicht zweifelsfrei erkennbar ist, an welcher Seite vorbeizufahren ist.
- 2 II. Wenn das Zeichen angeordnet wird, ist in der Regel auf eine Kenntlichmachung der Hindernisse durch weitere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu verzichten. Die zusätzliche Anordnung von Zeichen 295 ist außerorts vor Inseln erforderlich, innerorts kann sie sich außerhalb von Tempo-30-Zonen empfehlen.
- 3 III. Kann an einem Hindernis sowohl rechts als auch links vorbeigefahren werden, verbietet sich die Anordnung des Zeichens. In diesen Fällen kommt die Anordnung von Leitplatten (Zeichen 626) und/ oder von Fahrbahnmarkierungen in Betracht.

### **Zu den Zeichen 223.1 bis 223.3 Befahren eines Seitenstreifens als Fahrstreifen**

- 1 I. Die Zeichen dürfen nur für die Tageszeiten angeordnet werden, zu denen auf Grund der Verkehrsbelastung eine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs zu erwarten ist. Sie sind deshalb als Wechselverkehrszeichen auszubilden. Die Anordnung darf nur erfolgen, wenn der Seitenstreifen von den baulichen Voraussetzungen her wie ein Fahrstreifen (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO) befahrbar ist. Vor jeder Anordnung ist zu prüfen, ob der Seitenstreifen frei von Hindernissen ist. Während der Dauer der Anordnung ist die Prüfung regelmäßig zu wiederholen.
- 2 II. Die Zeichen sind beidseitig anzuordnen. Die Abmessung der Zeichen beträgt 2,25 m x 2,25 m.

- 3**      III.    Das Zeichen 223.1 soll durch ein Zusatzzeichen "Seitenstreifen befahren" unterstützt werden. Das Zusatzzeichen soll dann zu jedem Zeichen angeordnet werden.
- 4**      IV.    Das Zeichen 223.1 darf nur in Kombination mit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274) auf nicht mehr als 100 km/h angeordnet werden. Zusätzlich empfiehlt sich bei starkem Lkw-Verkehr die Anordnung von Zeichen 277.
- 5**      V.    Das Zeichen 223.1 ist je nach örtlicher Situation in Abständen von etwa 1000 bis 2000 m aufzustellen. Die Standorte sind mit einer Verkehrsbeeinflussungsanlage abzustimmen. Im Bereich einer Verkehrsbeeinflussungsanlage können die Abstände zwischen zwei Zeichen vergrößert werden.
- 6**      VI.    Das Zeichen 223.2 ist in der Regel im Bereich einer Anschlussstelle anzuordnen. Wenigstens 400 m vorher ist entweder Zeichen 223.3 oder 223.1 mit dem Zusatz "Ende in ... m" anzuordnen. Die Anordnung von Zeichen 223.1 mit dem Zusatz "Ende in ... m" empfiehlt sich nur, wenn der befahrbare Seitenstreifen in einer Anschlussstelle in den Ausfädelungsstreifen übergeht und nur noch vom ausfahrenden Verkehr benutzt werden kann. Zeichen 223.3 soll durch ein Zusatzzeichen "Seitenstreifen räumen" unterstützt werden.
- 7**      VII.    Im Bereich von Ausfahrten ist die Nutzung des Seitenstreifens als Fahrstreifen in der Wegweisung zu berücksichtigen. Vorwegweiser und Wegweiser sind dann fahrstreifenbezogen als Wechselwegweiser auszuführen.
- 8**      VIII.    Zur Markierung vgl. zu Zeichen 295 Nummer 2 (lfd. Nummer 68 der Anlage 2); Rn. 9.

- 9** IX. Die Zeichen können durch Dauerlichtzeichen unterstützt werden. Dies empfiehlt sich besonders für Zeichen 223.2; vgl. Nummer I zu § 37 Abs. 3; Rn. 53.

#### **Zu Zeichen 224 Haltestelle**

- 1** I. Abweichend von Nummer III 3 b) zu §§ 39 bis 43; Randnummer 13 darf das Zeichen einen Durchmesser von 350 bis 450 mm haben.
- 2** II. Auch Haltestellen für Fahrzeuge des Behindertenverkehrs können so gekennzeichnet werden.
- 3** III. Über die Verkehrsbedienung und die Linienführung sowie den Fahrplan mit Angabe der Haltestellen wird von der nach dem Personenbeförderungsrecht zuständigen Behörde entschieden. Über die Festlegung des Ortes der Haltestellenzeichen vgl. die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr.
- 4** IV. Schulbushaltestellen werden mit einem Zusatzzeichen „Schulbus (Angabe der tageszeitlichen Benutzung)“ gekennzeichnet.
- 5** V. Auch andere Haltestellen können insbesondere bei erheblichem Parkraummangel mit einem Zusatzzeichen, auf dem die tageszeitliche Benutzung angegeben ist, gekennzeichnet werden.
- 6** VI. Soweit erforderlich, kann der Anfang und das Ende eines Haltestellenbereichs durch Zeichen 299 gekennzeichnet werden.

#### **Zu Zeichen 229 Taxenstand**

- 1** I. Das Zeichen darf nur angeordnet werden, wo zumindest während bestimmter Tageszeiten regelmäßig betriebsbereite Taxis vorgehalten werden.
- 2** II. Für jedes vorgesehene Taxi ist eine Länge von 5 m zugrunde zu legen. Die Markierung durch Zeichen 299 empfiehlt sich nur, wenn nicht mehr als fünf Taxis vorgesehen sind. Dann ist das Zeichen 229 nur am Anfang der Strecke aufzustellen.

### **Zu Zeichen 230 Ladebereich**

- 1** I. Die Anordnung des Zeichens ist insbesondere dort in Betracht zu ziehen, wo damit zu rechnen ist, dass zum Zweck des Be- oder Entladens (gewerblicher und privater Art einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) in zweiter Reihe oder auf Flächen des Fuß- oder Radverkehrs oder sonst in unzulässiger Weise gehalten oder geparkt wird.
- 2** II. Der Ladebereich kann durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden.
- 3** III. Der Ladebereich kann markiert werden (z. B. durch die Grenzmarkierung, Zeichen 299).

### **Zu den Zeichen 237, 240 und 241 Radweg, gemeinsamer und getrennter Geh- und Radweg**

- 1** I. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff.
- 2** II. Zur Radverkehrsführung vgl. zu § 9 Absatz 2, Randnummer 3 ff.

- 3 III. Wo das Ende eines Sonderweges zweifelsfrei erkennbar ist, bedarf es keiner Kennzeichnung. Ansonsten ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.
- 4 IV. Die Zeichen können abweichend von Nummer III 3 zu den §§ 39 bis 43; Randnummer 12 ff. bei baulich angelegten Radwegen immer, bei Radfahrstreifen in besonders gelagerten Fällen, in der Größe 1 aufgestellt werden.

#### **Zu Zeichen 237 Radweg**

- 1 Zur Radwegebenutzungspflicht und zum Begriff des Radweges vgl. zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff.

#### **Zu Zeichen 238 Reitweg**

- 1 Der Klarstellung durch das Zeichen bedarf es nur dort, wo die Zweckbestimmung eines Straßenteils als Reitweg sich nicht aus dessen Ausgestaltung ergibt.

#### **Zu Zeichen 239 Gehweg**

- 1 I. Der Klarstellung durch das Zeichen bedarf es nur dort, wo die Zweckbestimmung des Straßenteils als Gehweg sich nicht aus dessen Ausgestaltung ergibt. Soll ein Seitenstreifen den Fußgängern allein vorbehalten werden, so ist das Zeichen zu verwenden.
- 2 II. Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

- 3**      III. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.

#### **Zu Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg**

- 1**      I. Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.
- 2**      II. An Lichtzeichenanlagen reicht im Regelfall eine gemeinsame Furt für Fußgänger und Radverkehr aus.

#### **Zu Zeichen 241 Getrennter Rad- und Gehweg**

- 1**      I. Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann. Zur Radwegebenutzungspflicht vgl. zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff.
- 2**      II. An Lichtzeichenanlagen ist in der Regel auch eine Führung der Fußgänger durch eine Fußgängerfurt (vgl. Nummer III zu § 25 Abs. 3; *Rn. 3 und 5*) erforderlich. Zur Lichtzeichenregelung vgl. zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 und 6; *Rn. 42 ff.*

#### **Zu den Zeichen 242.1 und 242.2 Beginn und Ende einer Fußgängerzone**

- 1**      I. Die Zeichen dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften angeordnet werden. Fahrzeugverkehr darf nur nach Maßgabe der straßenrechtlichen Widmung zugelassen werden.

- 2 II. Auf Nummer XII zu § 45 Absatz 1 bis 1e wird verwiesen.

### **Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße**

- 1 I. Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.
- 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).
- 3 III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.
- 4 IV. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.

### **Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone**

- 1** I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i.
- 2** II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).
- 3** III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.

### **Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen**

- 1** Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten.
- 2** I. Der Bussonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Er kann auch angeordnet werden, um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14a ff.).
- 3** II.
  - 1.** Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Bussonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.
- 4**
  - 2.** Bussonderfahrstreifen dürfen in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.

- 5** 3. Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.
- 6** 4. Wird anderer Verkehr auf Bussonderfahrstreifen zugelassen, dürfen auf dem Bussonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der BOStrab) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.
- 7** 5. Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.
- 8** 6. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken.
- 9** 7. Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Absatz 3 der Straßenbahn-, Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.
- 10** III.
1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.
- 11** 2. Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).
- 12** 3. Bussonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das

Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.

- 13** 4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.
- Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens gelten entsprechend.
- 14** 5. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf Bussonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.
- 15** 6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Bussonderfahrstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.
- 16** IV. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für
- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),
  - Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),
  - mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),
  - andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Randnummer 46 zu den §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.

### **Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art**

- 1** Durch Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (vgl. Nummer III 16 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 46) kann ein Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher, auch besonderer Mobilitätsformen (vgl. Nummer IV zu Zeichen 245, Randnummer 16) angeordnet werden. Das Zeichen ist dann auf einen Fahrstreifen zu beschränken; da die Anordnungen nur vorübergehend erfolgen (§ 52 Absatz 6), kommen hierfür insbesondere Verkehrslenkungstafeln

in Betracht (vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 26). Diese Sonderfahrstreifen sollen markiert werden. Die Markierungen sollen sich an den Vorgaben zu Bussonderfahrstreifen (vgl. Nummer III 2 zu Zeichen 245, Randnummer 11) orientieren.

### **Zu Zeichen 251 Verbot für Kraftwagen**

Das Zeichen kann zur Gewährleistung der sicheren Befahrbarkeit der Infrastruktur, insbesondere sanierungsbedürftiger Brücken, vor oder während der Bauphase zur Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit der Brücke zumindest für Teilmengen des Verkehrs zusammen mit einem die Gesamtmasse beschränkenden Zusatzzeichen zur Gewährleistung eines geringstmöglichen Eingriffs in den Verkehr angeordnet werden. Bei einer Anordnung des Zeichens nach Satz 1 ist die Straßenfläche zusätzlich durch Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 lfd. Nummer 1 bis 4 zu § 43 Absatz 3, Leitbake, Leitschwelle, Leitbord und gegebenenfalls Absperrschranke zur Höhenbeschränkung für besonders hohe und damit großen Fahrzeugen) zu kennzeichnen, um die tatsächliche Befahrbarkeit nur für den zugelassenen Kraftfahrzeugverkehr zu verdeutlichen. Im unmittelbaren Zulauf empfiehlt sich zudem die Aufbringung von überfahrbaren Warnschwellen zwecks Ausschluss eines fahrlässigen Übersehens der Verkehrszeichen und -einrichtungen. Die Sätze 2 und 3 gelten nicht, soweit das Zeichen 251 aus anderen als den in Satz 1 genannten Gründen oder ohne ein die Gesamtmasse beschränkendes Zusatzzeichen angeordnet wird. Mit der Anordnung des Durchfahrtsverbotes geht in diesem Fall stets ein räumlich weit gestaffeltes Hinweis- und Umleitungskonzept für den ausgeschlossenen Verkehr einher. Es empfiehlt sich zudem, das Verbot im Vorhinein rechtzeitig medial zu begleiten.

### **Zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern**

- 1 I. Gefährliche Güter sind die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße und Eisenbahn nach § 2 Nummer 7 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Schifffahrt (GGVSEB) in Verbindung mit den Anlagen A und B des Übereinkommens über die internationale Beförderung auf der

Straße (ADR) verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist. Die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern ist in Kapitel 5.3 zum ADR geregelt.

- 2 II. Das Zeichen ist anzuordnen, wenn zu besorgen ist, dass durch die gefährlichen Güter infolge eines Unfalls oder Zwischenfalls, auch durch das Undichtwerden des Tanks, Gefahren für das Leben, die Gesundheit, die Umwelt oder Bauwerke in erheblichem Umfang eintreten können. Hierfür kommen z. B. Gefällestrecken in Betracht, die unmittelbar in bebaute Ortslagen führen. Für die Anordnung entsprechender Maßnahmen erlässt das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden Richtlinien, die im Verkehrsblatt veröffentlicht werden.

#### **Zu den Zeichen 262 bis 266**

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

#### **Zu den Zeichen 264 und 265**

- 1 I. Bei Festlegung der Maße ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zu berücksichtigen.
- 2 II. Muß das Zeichen 265 bei Ingenieurbauwerken angebracht werden, unter denen der Fahrdrabt einer Straßenbahn oder eines Oberleitungsomnibusses verlegt ist, so ist wegen des Sicherheitsabstandes der Verkehrsunternehmer zu hören.
- 3 III. Siehe auch Richtlinien für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrtshöhe über Straßen.

### **Zu Zeichen 267 Verbot der Einfahrt**

- 1** Für Einbahnstraßen vgl. zu Zeichen 220.

### **Zu Zeichen 268 Schneeketten sind vorgeschrieben**

- 1** Das Zeichen darf nur zu den Zeiten sichtbar sein, in denen Schneeketten wirklich erforderlich sind.

### **Zu Zeichen 269 Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung**

- 1** I. Das Zeichen ist nur im Benehmen mit der für die Reinhaltung des Wassers zuständigen Behörde anzuordnen.
- 2** II. Wassergefährdende Stoffe sind feste, flüssige und gasförmige Stoffe, insbesondere
- 3** – Säuren, Laugen,
- 4** – Alkalimetalle, Siliciumlegierungen mit über 30 Prozent Silicium, metallorganische Verbindungen, Halogene, Säurehalogenide, Metallcarbonyle und Beizsalze,
- 5** – Mineral- und Teeröle sowie deren Produkte,
- 6** – flüssige sowie wasserlösliche Kohlenwasserstoffe, Alkohole, Aldehyde, Ketone, Ester, halogen-, stickstoff- und schwefelhaltige organische Verbindungen,

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

#### **Zeichen 272 Wendeverbot**

- 1           Nummer III zu Zeichen 209 bis 214; Randnummer 3 gilt entsprechend.

#### **Zu Zeichen 273 Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand**

- 1           Das Zeichen darf dort angeordnet werden, wo Überbeanspruchungen von Brücken oder sonstigen Ingenieurbauwerken mit beschränkter Tragfähigkeit dadurch auftreten können, dass mehrere schwere Kraftfahrzeuge dicht hintereinander fahren. Die Anordnung kommt ferner vor Tunneln in Betracht, bei denen das Einhalten eines Mindestabstandes aus Verkehrssicherheitsgründen besonders geboten ist. In der Regel ist die Länge der Strecke durch Zusatzzeichen anzugeben.

#### **Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

- 1           I.   Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer

eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

- II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein,

- 2** 1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nummer I zu § 40; Randnummer 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,
- 3** 2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,
- 4** 3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.
- 4a** Liegt zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer einbahnigen Landstraße ohne Überholfahrstreifen nur ein kurzer Streckenabschnitt (unter 600 Meter) und wäre deshalb ein Überholvorgang infolge der geringen Überholstrecke mit erheblichen Risiken verbunden, so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Die Anordnung der abgesenkten Geschwindigkeit in diesem Bereich setzt voraus, dass die

Anordnung eines Überholverbotes als milderes Mittel für diesen Abschnitt nicht ausreicht.

- 5**      III. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor Lichtzeichenanlagen auf 70 km/h zu beschränken.
- 6**      IV. Das Zeichen soll so weit vor der Gefahrstelle aufgestellt werden, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften sind im Allgemeinen 30 bis 50 m, außerhalb geschlossener Ortschaften 50 bis 100 m und auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen 200 m ausreichend.
- 7**      V. Vor dem Beginn geschlossener Ortschaften dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel (Zeichen 310) nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.
- 8**      VI. Auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen dürfen nicht mehr als 130 km/h angeordnet werden. Nur dort darf die Geschwindigkeit stufenweise herabgesetzt werden. Eine Geschwindigkeitsstufe soll höchstens 40 km/h betragen. Der Mindestabstand in Metern zwischen den unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten soll das 10-fache der Geschwindigkeitsdifferenz in km/h betragen. Nach Streckenabschnitten ohne Beschränkung soll in der Regel als erste zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h angeordnet werden.
- 9**      VII. Das Zeichen 274 mit Zusatzzeichen „bei Nässe“ soll statt des Zeichens 114 dort angeordnet werden, wo das Gefahrzeichen als Warnung nicht ausreicht.
- 10**     VIII. Innerhalb geschlossener Ortschaften kommt eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 70 km/h grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen

benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.

- 11** IX. Zur Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. Nummer IV 2 zu Zeichen 201; Randnummer 5 und an Arbeitsstellen vgl. die Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.
- 12** X. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.
- 13** XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene

Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

- 13a** Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

- 13b** Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf

insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.

- 14** XII. Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei.

### **Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone**

- 1** I. Vgl. Nummer XII zu § 45 Absatz 1 bis 1e.
- 2** II. Am Anfang einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit ist Zeichen 274.1 so aufzustellen, dass es bereits auf ausreichende Entfernung vor dem Einfahren in den Bereich wahrgenommen werden kann. Dazu kann es erforderlich sein, dass das Zeichen von Einmündungen oder Kreuzungen abgesetzt oder beidseitig aufgestellt wird. Abweichend von Nummer III 9 zu §§ 39 bis 43; Randnummer 28 empfiehlt es sich, das Zeichen 274.2 auf der Rückseite des Zeichens 274.1 aufzubringen.
- 3** III. Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht. Stattdessen sind die entsprechenden Zeichen des Bereichs anzuordnen, in den eingefahren wird.
- 4** IV. Zusätzliche Zeichen, die eine Begründung für die Zonengeschwindigkeitsbeschränkung enthalten, sind unzulässig.

### **Zu Zeichen 275 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit**

- 1** I. Das Zeichen darf nur fahrstreifenbezogen, niemals aber auf dem rechten von mehreren Fahrstreifen, angeordnet werden.

- 2 II. Die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit muss bei normalen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen unbedenklich sein.
- 3 III. Innerhalb geschlossener Ortschaften dürfen die Zeichen nicht angeordnet werden.
- 4 IV. Die Anordnung kann insbesondere auf drei- oder mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen von Autobahnen aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs in Betracht kommen.

#### **Zu Zeichen 276 Überholverbot**

- 1 I. Das Zeichen ist nur dort anzuordnen, wo die Gefährlichkeit des Überholens für den Fahrzeugführer nicht ausreichend erkennbar ist.
- 2 II. Wo das Überholen bereits durch Zeichen 295 unterbunden ist, darf das Zeichen nicht angeordnet werden.
- 3 III. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen in der Regel auf beiden Straßenseiten aufzustellen.
- 4 IV. Zur Verwendung des Zeichens an Gefahrstellen vgl. Nummer I zu § 40; Randnummer 1.

#### **Zu Zeichen 277 Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t**

- 1 I. Das Zeichen soll nur auf Straßen mit erheblichem und schnellem Fahrverkehr angeordnet werden, wo der reibungslose Verkehrsablauf dies erfordert. Das kommt z. B. an Steigungs- und Gefällstrecken in Frage, auf denen Lastkraftwagen nicht mehr zügig überholen können; dabei ist

maßgeblich die Stärke und Länge der Steigung oder des Gefälles;  
Berechnungen durch Sachverständige empfehlen sich.

- II. Bei Anordnung von Lkw-Überholverböten auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen ist ergänzend Folgendes zu beachten:
  - 2 1. Auf Autobahnen empfehlen sich LKW-Überholverböte an unfallträchtigen Streckenabschnitten (z. B. an Steigungs- oder Gefällstrecken, Ein- und Ausfahrten oder vor Fahrstreifeneinziehung von links).
  - 3 2. Auf zweistreifigen Autobahnen können darüberhinaus Überholverböte - auch z. B. auf längeren Strecken - in Betracht kommen, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen durch häufiges Überholen von Lkw die Geschwindigkeit auf dem Überholstreifen deutlich vermindert wird und es dadurch zu einem stark gestörten Verkehrsfluss kommt, durch den die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann.
  - 4 3. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit kann das Überholverbot auf Fahrzeuge mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht als 3,5 t beschränkt werden, insbesondere an Steigungsstrecken. Wenn das Verkehrsaufkommen und die Fahrzeugzusammensetzung kein ganztägiges Überholverbot erfordern, kommt eine Beschränkung des Überholverböts auf bestimmte Tageszeiten in Betracht. Von dem Überholverbot können auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bis 7,5 t auf Steigungsstrecken ausgenommen werden, auf denen der durch die 12. Ausnahmeverordnung zur StVO eingeräumte Geschwindigkeitsvorteil besonders zum Tragen kommt.
- 5 III. Aufgrund der bei Überholmanövern in Tunneln von LKW ausgehenden Gefahr sollte in Tunneln mit mehr als einem Fahrstreifen in jeder Richtung ein LKW-Überholverbot angeordnet werden. Von einer Anordnung des Zeichens kann abgesehen werden, wenn nachgewiesen wird, dass hiervon keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ausgehen.

#### **Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen**

- 1 I. Zeichen 277.1 soll nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere aufgrund von Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken, oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickenden

Verkehrslage ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann.

- 2** II. Im Übrigen wird auf die Nummern III und IV der VwV zu Zeichen 276 „Überholverbot“ verwiesen.

#### **Zu den Zeichen 274, 276, 277 und 277.1**

- 1** I. Die Zeichen sind nur dort anzuordnen, wo Gefahrzeichen oder Richtungstafeln (Zeichen 625) nicht ausreichen würden, um eine der Situation angepasste Fahrweise zu erreichen. Die Zeichen können dann mit Gefahrzeichen kombiniert werden, wenn
- 2** 1. ein zusätzlicher Hinweis auf die Art der bestehenden Gefahr für ein daran orientiertes Fahrverhalten im Einzelfall unerlässlich ist oder
- 3** 2. aufgrund dieser Verkehrszeichenkombination eine Kennzeichnung des Endes der Verbotsstrecke entbehrlich wird.
- 4** II. Gelten diese Verbote für eine längere Strecke, kann die jeweilige Länge der restlichen Verbotsstrecke auf einem Zusatzzeichen 1001 angegeben werden.
- 5** III. Die Zeichen 274, 276, 277 und 277.1 sollen hinter solchen Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. Wo innerhalb geschlossener Ortschaften durch das Zeichen 274 eine Geschwindigkeit über 50 km/h zugelassen ist, genügt dagegen dessen Wiederholung in angemessenen Abständen. Grundsätzlich richten sich die Abstände, in denen die Zeichen zu wiederholen sind, nach den jeweiligen Verkehrsverhältnissen und der Verkehrssituation. Auf Autobahnen empfiehlt es sich in der Regel, die Zeichen nach 1 000 m zu wiederholen.

- 6** VI. Vgl. auch Nummer IV zu § 41; Randnummer 4 und über die Zustimmungsbefähigung Nummer III 1 c und e zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 6 und 8.

### **Zu Zeichen 283 Absolutes Haltverbot**

- 1** I. Das Haltverbot darf nur in dem Umfang angeordnet werden, in dem die Verkehrssicherheit, die Flüssigkeit des Verkehrs oder der öffentliche Personennahverkehr es erfordert. Deshalb ist stets zu prüfen, ob eine tages- oder wochenzeitliche Beschränkung durch Zusatzzeichen anzuordnen ist.
- 2** II. Befindet sich innerhalb einer Haltverbotsstrecke eine Haltestelle (Zeichen 224), ist ein Zusatzzeichen, das Linienomnibussen das Halten zum Fahrgastwechsel erlaubt, überflüssig.

### **Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot**

- 1** I. Das Zeichen ist dort anzuordnen, wo das Halten die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwar nicht wesentlich beeinträchtigt, das Parken jedoch nicht zugelassen werden kann, ausgenommen für das Be- und Entladen sowie das Ein- und Aussteigen. Das Verbot ist in der Regel auf bestimmte Zeiten zu beschränken (z. B. „9 -12 h“ oder „werktags“).
- 2** II. Durch ein Zusatzzeichen können bestimmte Verkehrsarten vom Haltverbot ausgenommen werden.
- 3** III. Zum Bewohnerbegriff vgl. Nummer XI 8 zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 35.
- 4** IV. Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen. Zeichen 286 soll nur in begründeten Einzelfällen angeordnet werden.

### **Zu den Zeichen 283 und 286**

- 1** I. Den Anfang einer Verbotsstrecke durch einen zur Fahrbahn weisenden Pfeil zu kennzeichnen, ist zumindest dann zweckmäßig, wenn wiederholte Zeichen aufgestellt sind oder das Ende der Verbotsstrecke gekennzeichnet ist. Eine Wiederholung innerhalb der Verbotsstrecke ist nur angezeigt, wenn ohne sie dem Sichtbarkeitsprinzip nicht Rechnung getragen würde.
- 2** II. Das Ende der Verbotsstrecke ist zu kennzeichnen, wenn Verbotsszeichen wiederholt aufgestellt sind oder wenn die Verbotsstrecke lang ist. Das gilt nicht, wenn die Verbotsstrecke an der nächsten Kreuzung oder Einmündung endet oder eine andere Regelung für den ruhenden Verkehr durch Verkehrszeichen unmittelbar anschließt.
- 3** III. Verbotsszeichen mit Pfeilen sind im spitzen Winkel zur Fahrbahn anzubringen.

### **Zu den Zeichen 290.1 und 290.2 Beginn und Ende eines eingeschränkten Haltverbots für eine Zone**

- 1** I. Die Zeichen sind so aufzustellen, dass sie auch für den einbiegenden Verkehr sichtbar sind, ggf. auf beiden Straßenseiten.
- 2** II. Soll das Kurzzeitparken in der gesamten Zone oder in ihrem überwiegenden Teil zugelassen werden, sind nicht Zeichen 290.1, 290.2, sondern Zeichen 314.1, 314.2 anzuordnen.

### **Zu Anlage 2 Abschnitt 9 Markierungen**

- 1** Vgl. § 39 und VwV zu den §§ 39 bis 43, insbesondere Randnummer 49 ff.

## **Zu Zeichen 293 Fußgängerüberweg**

- 1** Vgl. zu § 26.

## **Zu Zeichen 295 Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung**

### **Zu Nummer 1 Fahrstreifenbegrenzung**

- 1** I. Das Zeichen ist zur Trennung des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn in der Regel dann anzuordnen, wenn die Straße mehr als einen Fahrstreifen je Richtung aufweist. In diesen Fällen ist die Fahrstreifenbegrenzung in der Regel als Doppellinie auszubilden. Auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen je Richtung ist das Zeichen nur dann anzuordnen, wenn das Befahren des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zugelassen werden kann. In diesen Fällen soll zuvor eine Leitlinie von ausreichender Länge angeordnet werden, deren Striche länger sein müssen als ihre Lücken (Warnlinie). Die durchgehende Linie ist dort zu unterbrechen, wo das Linksab- und -einbiegen zugelassen werden soll. Soll das Linksab- oder -einbiegen nur aus einer Fahrtrichtung zugelassen werden, ist an diesen Stellen die einseitige Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) anzuordnen.
- 2** II. Zeichen 295 ist außerdem anzuordnen, wenn mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr vorhanden sind, ein Fahrstreifenwechsel jedoch verhindert werden soll. Die Fahrstreifen müssen dann mindestens 3 m breit sein.
- 3** III. In den übrigen Fällen reicht eine Abgrenzung vom Gegenverkehr durch eine Leitlinie (Zeichen 340) aus.
- 4** IV. Wegen der Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 c zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 6.

### **Zu Nummer 2 Fahrbahnbegrenzung**

- 5** Außerhalb geschlossener Ortschaften ist auf Straßen zumindest bei starkem Kraftfahrzeugverkehr der Fahrbahnrand zu markieren.

#### **Zu Zeichen 297.1 Vorankündigungspfeil**

- 1** I. Aus Gründen der besseren Erkennbarkeit für den Kraftfahrer wird empfohlen, zur Ankündigung des Endes eines Fahrstreifens eine abweichende Ausführung des Pfeils zu verwenden. Diese gibt das zuständige Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- 2** II. Auf Nummer IV zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wird verwiesen.

#### **Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen**

- 1** I. Eine Parkflächenmarkierung ist an Parkuhren vorzunehmen und überall dort, wo von der vorgeschriebenen Längsaufstellung abgewichen werden soll oder das Gehwegparken ohne Anordnung des Zeichens 315 zugelassen werden soll. Die erkennbare Abgrenzung der Parkflächen kann mit Markierungen, Markierungsknopfreihen oder durch eine abgesetzte Pflasterlinie erfolgen. In der Regel reicht eine Kennzeichnung der Parkstandsecken aus.
- 2** II. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend

abgeschrägt und niedrig sind. Die Zulassung des Parkens durch Markierung auf Gehwegen ist dort zu erwägen, wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Anordnung des Zeichens 315 ratsam.

### **Zu Zeichen 299 Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote**

- 1** I. Vgl. zu § 12 Absatz 3 Nummer 1; Randnummer 2.
- 2** II. Die Markierung kann auch vor und hinter Kreuzungen oder Einmündungen überall dort angeordnet werden, wo das Parken auf mehr als 5 m verboten werden soll. Sie kann ferner angeordnet werden, wo ein Haltverbot an für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Stellen verlängert werden muss, z. B. an Fußgängerüberwegen. Die Markierung ist nicht an Stellen anzuwenden, an denen sich Halt- und Parkverbote sonst nicht durchsetzen lassen.
- 3** III. Bei gesetzlichen Halt- oder Parkverboten reicht es in der Regel aus, nur den Beginn und das Ende bzw. den Bereich der Verlängerung durch eine kombinierte waagerechte und abgeknickte Linie zu markieren.

### **Zu § 42 Richtzeichen**

#### **Zu Zeichen 301 Vorfahrt**

- 1** I. Das Zeichen steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung.
- 2** II. An jeder Kreuzung und Einmündung, vor der das Zeichen steht, muß auf der anderen Straße das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angebracht werden.
- 3** III. Das Zusatzzeichen für die abknickende Vorfahrt (hinter Zeichen 306) darf nicht zusammen mit dem Zeichen 301 angeordnet werden.

- 4 IV. Das Zeichen ist für Ortsdurchfahrten und Hauptverkehrsstraßen nicht anzuordnen. Dort ist das Zeichen 306 zu verwenden. Im Übrigen ist innerhalb geschlossener Ortschaften das Zeichen 301 nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden. Sonst ist das Zeichen 306 zu verwenden. Eine Abweichung von dem Regelfall ist nur angezeigt, wenn die Bedürfnisse des Buslinienverkehrs in Tempo-30-Zonen dies zwingend erfordern.
- 5 V. Über Kreisverkehr vgl. zu Zeichen 215.

#### **Zu den Zeichen 306 und 307 Vorfahrtstraße und Ende der Vorfahrtstraße**

- 1 I. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Vorfahrt für alle Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weitere für den innerörtlichen Verkehr wesentliche Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich unter Verwendung des Zeichens 306 anzuordnen (vgl. zu § 45 Absatz 1 bis 1e).
- 2 II. Das Zeichen 306 steht in der Regel innerhalbgeschlossener Ortschaften vor der Kreuzung oder Einmündung, außerhalb geschlossener Ortschaften dahinter.
- 3 III. An jeder Kreuzung und Einmündung im Zuge einer Vorfahrtstraße muss für die andere Straße das Zeichen 205 oder Zeichen 206 angeordnet werden; siehe aber auch § 10.
- 4 IV.
1. Das Zeichen 306 mit dem Zusatzzeichen „abknickende Vorfahrt“ ist immer vor der Kreuzung oder Einmündung anzubringen. Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 Buchstabe a zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 4.
- 5 2. Die abknickende Vorfahrt ist nur anzuordnen, wenn der Fahrzeugverkehr in dieser Richtung erheblich stärker ist als in der Geradeausrichtung. Der Verlauf der abknickenden Vorfahrt muss deutlich erkennbar sein (Markierungen, Vorwegweiser).

- 6**            3. Treten im Bereich von Kreuzungen oder Einmündungen mit abknickender Vorfahrt Konflikte mit dem Fußgängerverkehr auf, ist zum Schutz der Fußgänger das Überqueren der Fahrbahn durch geeignete Maßnahmen zu sichern, z. B. durch Lichtzeichenregelung für die Kreuzung oder Einmündung oder Geländer.
- 7**            V. Wird eine weiterführende Vorfahrtstraße an einer Kreuzung oder Einmündung durch Zeichen 205 oder 206 unterbrochen, darf das Zeichen 307 nicht aufgestellt werden. Zeichen 306 darf in diesem Fall erst an der nächsten Kreuzung oder Einmündung wieder angeordnet werden.
- 8**            VI. Endet eine Vorfahrtstraße außerhalb geschlossener Ortschaften, sollen in der Regel sowohl das Zeichen 307 als auch das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angeordnet werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen 307 entbehrlich. Anstelle des Zeichens 307 kann auch das Zeichen 205 mit Entfernungsangabe als Vorankündigung angeordnet werden.

#### **Zu Zeichen 308 Vorrang vor dem Gegenverkehr**

- 1**            Das Zeichen steht vor einer verengten Fahrbahn. Am anderen Ende der Verengung muss das Zeichen 208 angeordnet werden (Vgl. zu Zeichen 208, Randnummer 3)

#### **Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel**

- 1**            I. Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.
- 2**            II. Die Zeichen sind auf der für den ortseinwärts Fahrenden rechten Straßenseite so anzuordnen, dass sie auch der ortsauwärts Fahrende

deutlich erkennen kann. Ist das nicht möglich, ist die Ortstafel auch links anzubringen.

- 3**      III. Die Ortstafel darf auch auf unbedeutenden Straßen für den allgemeinen Verkehr nicht fehlen.
- 4**      IV. Das Zeichen 310 nennt den amtlichen Namen der Ortschaft und den Verwaltungsbezirk. Die Zusätze „Stadt“, „Kreisstadt“, „Landeshauptstadt“ sind zulässig. Die Angabe des Verwaltungsbezirks hat zu unterbleiben, wenn dieser den gleichen Namen wie die Ortschaft hat (z. B. Stadtkreis). Ergänzend auch den höheren Verwaltungsbezirk zu nennen, ist nur dann zulässig, wenn dies zur Vermeidung einer Verwechslung nötig ist. Andere Zusätze sind nur zulässig, wenn es sich um Bestandteile des amtlichen Ortsnamens oder Titel handelt, die auf Grund allgemeiner kommunalrechtlicher Vorschriften amtlich verliehen worden sind.
- 5**      V. Das Zeichen 311 nennt auf der unteren Hälfte den Namen der Ortschaft oder des Ortsteils, die oder der verlassen wird. Angaben über den Verwaltungsbezirk sowie die in Nummer IV genannten zusätzlichen Bezeichnungen braucht das Zeichen 311 nicht zu enthalten. Die obere Hälfte des Zeichens 311 nennt den Namen der nächsten Ortschaft bzw. des nächsten Ortsteiles. An Bundesstraßen kann stattdessen das nächste Nahziel nach dem Fern- und Nahzielverzeichnis gewählt werden. Unter dem Namen der nächsten Ortschaft bzw. des nächsten Ziels ist die Entfernung in ganzen Kilometern anzugeben.
- 6**      VI. Durch die Tafel können auch Anfang und Ende eines geschlossenen Ortsteils gekennzeichnet werden. Sie nennt dann am Anfang entweder unter dem Namen der Gemeinde den des Ortsteils in verkleinerter Schrift, z. B. „Stadtteil Pasing“, „Ortsteil Parksiedlung“ oder den Namen des Ortsteils und darunter in verkleinerter Schrift den der Gemeinde mit dem vorgeschalteten Wort: „Stadt“ oder „Gemeinde“. Die zweite Fassung ist dann vorzuziehen, wenn zwischen den Ortsteilen einer Gemeinde eine größere Entfernung liegt. Die erste Fassung sollte auch dann, wenn die Straße nicht unmittelbar dorthin führt, nicht gewählt werden.

- 7** VII. Gehen zwei geschlossene Ortschaften ineinander über und müssen die Verkehrsteilnehmer über deren Namen unterrichtet werden, sind die Ortstafeln für beide etwa auf gleicher Höhe aufzustellen. Deren Rückseiten sind freizuhalten.
- 8** VIII. Andere Angaben als die hier erwähnten, wie werbende Zusätze, Stadtwappen, sind auf Ortstafeln unzulässig.

### **Zu Zeichen 314 Parken**

- 1** I. Das Zeichen ist bei der Kennzeichnung von Parkplätzen im Regelfall an deren Einfahrt anzuordnen.
- 2** II. Zur Kennzeichnung der Parkerlaubnis auf Seitenstreifen oder am Fahrbahnrand ist es nur anzuordnen, wenn
- 3** a) dort das erlaubte Parken durch Zusatzzeichen beschränkt werden soll oder
- b) für Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar ist, dass dort geparkt werden darf, und eine Parkflächenmarkierung nicht in Betracht kommt.
- 4** III. Als Hinweis auf größere öffentlich oder privat betriebene Parkplätze und Parkhäuser ist es nur dann anzuordnen, wenn deren Zufahrt für die Verkehrsteilnehmer nicht eindeutig erkennbar ist, aber nur im unmittelbaren Bereich dieser Zufahrt. Durch zwei weiße dachförmig aufeinander zuführende Schrägbalken über dem „P“ kann angezeigt werden, dass es sich um ein Parkhaus handelt. Nicht amtliche Zusätze im unteren Teil des Zeichens mit der Angabe „frei“, „besetzt“ oder der freien Zahl von Parkständen bzw. Stellplätzen sind zulässig.

- 5 IV. Durch Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades kann auf Parkflächen für Fahrräder hingewiesen werden.
- 6 V. Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen.
- 7 VI. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.

#### **Zu Zeichen 314.1 und 314.2 Parkraumbewirtschaftungszone**

- 1 Das Zeichen ist dann anzuordnen, wenn in einem zusammenhängenden Bereich mehrerer Straßen ganz oder überwiegend das Parken nur mit Parkschein oder mit Parkscheibe zugelassen werden soll. Die Art des zulässigen Parkens ist durch Zusatzzeichen anzugeben. Innerhalb der Zone kann an einzelnen bestimmten Stellen das Halten oder Parken durch Zeichen 283 oder 286 verboten werden. Vgl. auch Nummer II zu den Zeichen 290.1 und 290.2; Randnummer 2.

#### **Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen**

- 1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.

- 2 II. Im Übrigen vgl. zu Parkflächenmarkierungen (lfd. Nummer 74 der Anlage 2).
- 3 III. Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen.
- 4 IV. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.

#### **Zu Bild 318 Parkscheibe**

- 1 Einzelheiten über die Ausgestaltung der Parkscheibe gibt das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

#### **Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich**

- 1 I. Ein verkehrsberuhigter Bereich kann für einzelne Straßen oder Bereiche in Betracht kommen. Die Straßen oder Bereiche dürfen nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und sie müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Solche Straßen oder Bereiche können auch in Tempo 30-Zonen integriert werden.
- 2 II. Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.
- 3 III. Zeichen 325.1 darf nur angeordnet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen ist.

- 4 IV. Zeichen 325.1 ist so aufzustellen, dass es aus ausreichender Entfernung wahrgenommen werden kann; erforderlichenfalls ist es von der Einmündung in die Hauptverkehrsstraße abzurücken oder beidseitig aufzustellen.
- 5 V. Mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Die zum Parken bestimmten Flächen sollen nicht durch Zeichen 314 gekennzeichnet werden, sondern durch Markierung, die auch durch Pflasterwechsel erzielt werden kann.
- 6 VI. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann ein verkehrsberuhigter Bereich auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu Absatz 1 bis 1e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 14a ff., angeordnet werden. Die vorstehenden Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.

#### **Zu Zeichen 327 Tunnel**

- 1 I. Das Zeichen ist an jeder Tunneleinfahrt anzuordnen. Bei einer Tunnellänge von mehr als 400 m ist der Name des Tunnels und die Tunnellänge mit "... m (km)" anzugeben. Bei einer Tunnellänge von weniger als 400 m ist die Angabe des Namens nur notwendig, wenn besondere Umstände dies erfordern.
- 2 II. Bei einem Tunnel von mehr als 3000 m Länge ist alle 1000 m die noch zurückzulegende Tunnelstrecke durch die Angabe "noch ... m" anzuzeigen.
- 3 III. Das Zeichen kann zusätzlich in ausreichendem Abstand vor dem Tunnel mit einem Hinweis "Tunnel in ... m" in dem Zeichen oder durch Zusatzzeichen 1004 angeordnet werden.

### **Zu Zeichen 328 Nothalte- und Pannenbucht**

- 1** I. Das Zeichen steht am Beginn einer Nothalte- und Pannenbucht. Bei besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten kann Zeichen 328 auch als Vorankündigung in ausreichendem Abstand (z. B. in Tunnel ca. 300 m) vor einer Nothalte- und Pannenbucht aufgestellt werden: dann ist zum Zeichen 328 das Zusatzzeichen 1004 (in ... m) anzubringen.
- 2** II. Hinsichtlich der Anordnung des Zeichens Notrufsäule (Zeichen 365-51) wird auf die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) verwiesen.

### **Zu Zeichen 330.1 Autobahn**

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

### **Zu Zeichen 330.1, 331.1, 330.2 und 331.2**

- 1** Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. Nummer III 1 a zu § 45 Absatz 1 bis 1e; Randnummer 4. Ist die oberste Landesbehörde nicht zugleich oberste Landesbehörde für den Straßenbau, muss auch diese zustimmen.

### **Zu Zeichen 330.2 und 331.2 Ende der Autobahn und Kraftfahrstraße**

- 1** I. Das jeweilige Zeichen ist am Ende der Autobahn oder der Kraftfahrstraße und an allen Ausfahrten der Anschlussstellen anzuordnen, wobei eine Vorankündigung in aller Regel entbehrlich ist.
- 2** II. Das jeweilige Zeichen entfällt, wenn die Autobahn unmittelbar in eine Kraftfahrstraße übergeht oder umgekehrt. Dann ist stattdessen Zeichen 330.1 oder 331.1 anzuordnen.

### **Zu Zeichen 331.1 Kraftfahrstraße**

- 1** I. Voraussetzung für die Anordnung des Zeichens ist, dass für den Verkehr, der Kraftfahrstraßen nicht befahren darf, andere Straßen, deren Benutzung zumutbar ist, zur Verfügung stehen.
- 2** II. Das Zeichen ist an allen Kreuzungen und Einmündungen zu wiederholen.

### **Zu Zeichen 332.1 Ausfahrt von der Kraftfahrstraße**

- 1** Vgl. Nummer III VwV zu den Zeichen 332, 448, 449 und 453; Randnummer 4.

### **Zu Zeichen 333 Ausfahrt von der Autobahn**

- 1** Außerhalb von Autobahnen darf das Zeichen nur an einer autobahnähnlich ausgebauten Straße (vgl. Nummer II zu Zeichen 330.1; Randnummer 2) angeordnet werden. Dann hat das Zeichen entweder einen gelben oder - sofern es Zeichen 332 in weiß mit Zielen gemäß Zeichen 432 folgt - weißen Grund. Die Schrift und der Rand sind schwarz.

### **Zu Anlage 3 Abschnitt 8 Markierungen**

- 1** Vgl. § 39 und VwV zu den §§ 39 bis 43.

### **Zu Zeichen 340 Leitlinie**

- 1** I. Der für den Gegenverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn ist in der Regel durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren, auf Fahrbahnen mit zwei oder mehr Fahrstreifen für jede Richtung durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295). Die Fahrstreifenbegrenzung sollte an Grundstückszufahrten nur dann unterbrochen werden, wenn andernfalls für den Anliegerverkehr unzumutbare Umwege oder sonstige Unzuträglichkeiten entstehen; wenn es erforderlich ist, das Linksabbiegen zu einem Grundstück zuzulassen, das Linksabbiegen aus diesem Grundstück aber verboten werden soll, kommt gegebenenfalls die Anbringung einer einseitigen Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296) in Frage. Fahrstreifenbegrenzungen sind nicht zweckmäßig, wenn zu gewissen Tageszeiten Fahrstreifen für den Verkehr
- II. aus der anderen Richtung zur Verfügung gestellt werden müssen. Vgl. § 37 Absatz 3. Schutzstreifen für Radfahrer
- 2** 1. Die Leitlinie für Schutzstreifen ist im Verhältnis Strich/Lücke 1:1 zu markieren und auf vorfahrtberechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen als Radverkehrsführung fortzusetzen.
- 3** 2. Auf die Markierung einer Leitlinie in Fahrbahnmitte ist zu verzichten, wenn abzüglich Schutzstreifen der verbleibende Fahrbahnanteil weniger als 5,50 m breit ist.
- 4** 3. Zu Schutzstreifen vgl. auch zu Nummer I 5 zu § 2 Absatz 4 Satz 2.
- 5** III. Leitlinien sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen. Vgl. zu Markierungen (Anlage 3).

- 6 IV. Vgl. auch Nummer I zu § 7 Absatz 1 bis 3.

#### **Zu Zeichen 341 Wartelinie**

Die Wartelinie darf nur dort angeordnet werden,

- 1 1. wo das Zeichen 205 anordnet: „Vorfahrt gewähren.“,
- 2 2. wo Linksabbieger den Gegenverkehr durchfahren lassen müssen,
- 3 3. wo vor einer Lichtzeichenanlage, vor dem Zeichen 294 oder vor einem Bahnübergang eine Straße oder Zufahrt einmündet; in diesen Fällen ist die Anordnung des Zusatzzeichens „bei Rot hier halten“ im Regelfall entbehrlich.

#### **Zu Zeichen 342 Haifischzähne**

- 1 I. Haifischzähne sind so aufzubringen, dass die Spitzen der Dreiecke in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs zeigen.
- 2 II. Soll die Markierung eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervorheben, ist sie auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten über die gesamte Fahrbahnbreite anzuordnen. Eine entsprechende Markierung empfiehlt sich insbesondere bei Zweirichtungsradwegen.
- 3 III. Eine Anordnung zur Hervorhebung einer Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen kommt insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, die besondere Sorgfalt erfordern.

### **Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg**

- 1** Das Zeichen darf nicht in Kombination mit anderen Zeichen aufgestellt werden. Auf Nummer III 2 zu § 26 wird hingewiesen.

### **Zu den Zeichen 350.1 und 350.2 Radschnellweg und Ende eines Radschnellwegs**

- 1** Das Zeichen dient der Kennzeichnung von Radschnellwegen nach Maßgabe der straßenrechtlichen Vorschriften.

### **Zu Zeichen 354 Wasserschutzgebiet**

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

### **Zu Zeichen 356 Verkehrshelfer**

- 1** I. Verkehrshelfer sind Schülerlotsen, Schulweghelfer oder andere Helfer für den Fußgängerverkehr.
- 2** II. An Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwegen ist das Zeichen nicht anzuordnen.

#### **Zu Zeichen 357 Sackgasse**

- 1** I. Das Zeichen ist nur anzuordnen, wenn die Straße nicht ohne Weiteres als Sackgasse erkennbar ist.
- 2** II. Ist die Durchlässigkeit einer Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger nicht ohne Weiteres erkennbar, ist im oberen Teil des Zeichens je nach örtlicher Gegebenheit ein Sinnbild für „Fußgänger“ oder „Fahrrad“ in verkleinerter Ausführung in das Zeichen zu integrieren.

#### **Zu Zeichen 358 Erste Hilfe**

- 1** I. Das Zeichen zeigt stets das rote Kreuz ohne Rücksicht darauf, wer den Hilfsposten eingerichtet hat.
- 2** II. Es darf nur verwendet werden zum Hinweis auf regelmäßig besetzte Posten  
.

#### **Zu Zeichen 363 Polizei**

- 1** Das Zeichen darf nur für Straßen mit einem erheblichen Anteil ortsfremden Verkehrs und nur dann angeordnet werden, wenn die Polizeidienststelle täglich über 24 Stunden besetzt oder eine Sprechmöglichkeit vorhanden ist.

### **Zu Zeichen 385 Ortshinweistafel**

- 1** I. Das Zeichen ist nur dann anzuordnen, wenn der Name der Ortschaft nicht bereits aus der Wegweisung ersichtlich ist.

### **Zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 Touristischer Hinweis, touristische Route und touristische Unterrichtungstafel**

- 1** I. Touristische Beschilderungen mit den Zeichen 386.1 bis 386.3 dürfen nur äußerst sparsam angeordnet werden. Durch sie darf die Auffälligkeit, Erkennbarkeit und Lesbarkeit anderer Verkehrszeichen nicht beeinträchtigt werden. Die Zeichen 386.2 und 386.3 dürfen nicht zusammen mit anderen Verkehrszeichen aufgestellt werden.
- 2** II. Die Zeichen 386.1 und 386.2 können neben einer kennzeichnenden auch eine wegweisende Funktion erfüllen. Als Wegweiser soll Zeichen 386.2 nur dazu eingesetzt werden, den Verlauf touristischer Routen zu kennzeichnen, dem Prinzip von Umleitungsbeschilderungen entsprechend.
- 3** III. Im Hinblick auf die Anordnung touristischer Beschilderung sollen die touristisch bedeutsamen Ziele und touristischen Routen unter Beteiligung von Interessenvertretern des Tourismus und anderen interessierten Verbänden von der Straßenverkehrsbehörde festgelegt werden. Zu beteiligen sind von Seiten der Behörden vor allem die Straßenbaubehörde, die für den Tourismus zuständige Behörde, die Denkmalbehörde, die Forstbehörde.
- 4** IV. Die Entscheidung über die verkehrsrechtliche Anordnung von touristischen Unterrichtungstafeln (Zeichen 386.3) obliegt dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH des Bundes. Mit den Landestourismusverbänden und den für den Naturschutz und Denkmalpflege zuständigen Stellen der Länder sollen regelmäßig konzeptionelle Abstimmungen zu touristisch bedeutsamen Zielen vorgenommen werden. Das Zeichen löst keine Folgewegweisung aus. Die Kostenregelung des § 51 StVO gilt unverändert.
- 5** V. Die Ausgestaltung und Aufstellung der Zeichen richtet sich nach den Richtlinien für touristische Beschilderung (RtB). Die Fundstelle gibt das zuständige Bundesministerium bekannt.

### **Zu Zeichen 390.1 Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz**

- 1** I. Die Anordnung des Verkehrszeichens ist nur an den der Mautpflicht unterliegenden Abschnitten von Straßen nach Landesrecht erforderlich.
- 2** II. Das Zeichen ist beidseitig am Beginn der mautpflichtigen Strecke und zusätzlich ca. 800 m vor der letzten Ausfahrt vor Beginn der mautpflichtigen Strecke mit dem Zusatzzeichen 1004 unter Angabe der Entfernung bis zum Beginn der mautpflichtigen Strecke anzuordnen. Die Anordnung an einmündenden oder kreuzenden Straßen kann zusätzlich mit der entsprechenden Richtungsangabe durch Zusatzzeichen 1000 versehen werden. Das Zusatzzeichen 1004 gibt dann die Entfernung bis zum Entscheidungspunkt an.
- 3** III. Zur besseren Orientierung bei der Annäherung an den Beginn einer mautpflichtigen Strecke kann das Zeichen in verkleinerter Form in den Pfeilen der Vorwegweiser Zeichen 438, 439 oder Zeichen 440, 449 dargestellt werden. Dabei richtet sich die Ausführung auch für Zeichen 440, 449 nach den RWB.

### **Zu Zeichen 390.2 Ende der Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz**

- 1** I. Die Anordnung des Verkehrszeichens ist dort erforderlich, wo die Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz endet.
- 2** II. Das Zeichen ist am Ende der mautpflichtigen Strecke einmal am rechten Fahrbahnrand anzuordnen. Die Anordnung an einmündenden oder kreuzenden Straßen kann zusätzlich mit der entsprechenden Richtungsangabe durch Zusatzzeichen 1000 versehen werden. Das Zusatzzeichen 1004 gibt dann die Entfernung bis zum Entscheidungspunkt an.

### **Zu Zeichen 391 Mautpflichtige Strecke**

- 1** I. Die Anordnung des Verkehrszeichens kommt nur für Straßenabschnitte von Bundesfernstraßen in Betracht, deren Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung Privaten nach Maßgabe des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivFinG) zur Ausführung übertragen wurden und sofern für die Benutzung dieser Straßenabschnitte eine Gebühr oder ein Entgelt von dem Privaten erhoben wird.

- 2 II. Das Zeichen ist beiderseitig am Beginn der mautpflichtigen Strecke aufzustellen, bei der es sich nur um Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen oder Bundesstraßen oder mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr mit Kraftfahrzeugen handeln kann. Zusätzlich ist das Zeichen ca. 800 m vor der letzten Ausfahrt vor Beginn der mautpflichtigen Strecke mit dem Zusatzzeichen 1004 unter Angabe der Entfernung bis zum Beginn der mautpflichtigen Strecke anzuordnen. Die Anordnung an einmündenden oder kreuzenden Straßen ist zusätzlich mit der entsprechenden Richtungsangabe durch Zusatzzeichen 1000 zu versehen. Das Zusatzzeichen 1004 gibt dann die Entfernung bis zum Entscheidungspunkt an.
- 3 III. Zur besseren Orientierung bei der Annäherung an den Beginn einer mautpflichtigen Strecke kann das Zeichen in verkleinerter Form in den Pfeilen der Vorwegweiser Zeichen 438, 439 oder Zeichen 440, 449 dargestellt werden. Dabei richtet sich die Ausführung auch für Zeichen 440, 449 nach den RWB.

#### **Zu Zeichen 392 Zollstelle**

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

#### **Zu Anlage 3 Abschnitt 10 Wegweisung**

- 1 I. Die Wegweisung soll den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer über ausreichend leistungsfähige Straßen zügig, sicher und kontinuierlich leiten. Hierbei sind die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse und die Bedeutungen der Straßen zu beachten. Eine Zweckentfremdung der Wegweisung aus Gründen der Werbung ist unzulässig.
- 2 II. Die Ausgestaltung und Aufstellung der wegweisenden Zeichen richten sich nach den Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) und den Richtlinien für wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA). Das zuständige Bundesministerium gibt die RWB im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

- 3** III. Auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes legt das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes die Zielangaben in der Wegweisung von Anschlussstellen fest und führt dafür erforderliche Anhörungsverfahren durch. Die Fortführung der Zielangaben ist unter Einhaltung der Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) im Basisnetz sicherzustellen. Zu privaten Zielen darf nicht gewiesen werden, es sei denn, es ist wegen eines besonders starken auswärtigen Zielverkehrs zur Verkehrsführung unabweislich und Aspekte der Werbung stehen dabei nicht im Vordergrund. Die Verwendung von Logos oder anderen privaten Zusätzen ist nicht zulässig. Erforderliche Abstimmungen zwischen den betroffenen Behörden nach Landesrecht sind landesintern vorzunehmen. Dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH des Bundes ist eine landesintern abgestimmte Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen zur Verfügung zu stellen. Erfolgt dies nicht innerhalb der Frist, legt das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes auf Grundlage der im Basisnetz vorhandenen Wegweisung die Zielangaben für die Ausfahrtziele der betroffenen Anschlussstelle nach pflichtgemäßem Ermessen fest.
- 4** IV. Die Wegweisung im Basisnetz von und zur Autobahn verbleibt in der Zuständigkeit der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden führen ggfs. erforderliche Anhörungsverfahren durch und beteiligen dabei das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts. Bei bestehenden Anschlussstellen sind Anhörungsverfahren in der Regel entbehrlich; dann genügt die Ortsbesichtigung. Bei der Wegweisung zur Anschlussstelle sind nur Fernziele der Autobahnwegweisung aufzunehmen.

#### **Zu Zeichen 394 Laternenring**

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

#### **Zu den Zeichen 415 bis 442 Wegweiser außerhalb von Autobahnen**

- 1** Für Bundesstraßen gibt das Fernstraßen-Bundesamt das Bundesstraßenverzeichnis heraus. Es enthält u. a. die Fern- und Nahziele der

Bundesstraßen sowie die Entfernungen benachbarter Ziele auf der Bundesstraße. Das Bundesstraßenverzeichnis sowie die entsprechenden Verzeichnisse der obersten Landesbehörden für die übrigen Straßen sind bei der Auswahl der Ziele zu beachten.

### **Zu den Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung**

- 1** I. Umleitungen, auch nur von Teilen des Fahrverkehrs, und Bedarfsumleitungen sind in der Regel in einem Umleitungsplan festzulegen. Die zuständige Behörde hat sämtliche beteiligten Behörden und die Polizei, gegebenenfalls auch die Bahnunternehmen, Linienverkehrsunternehmen und die Versorgungsunternehmen zur Planung heranzuziehen. Dabei sind die Vorschriften des Straßenrechts, insbesondere des § 14 des Bundesfernstraßengesetzes und die entsprechenden Vorschriften der Landesstraßengesetze zu berücksichtigen. Bei allen in den Verkehrsablauf erheblich eingreifenden Umleitungsplänen empfiehlt es sich, einen Anhörungstermin anzuberaumen.
- 2** II. Die Straßenverkehrsbehörden der Länder ordnen auf Anregung des Fernstraßen-Bundesamtes oder der Autobahn GmbH des Bundes die Bedarfsumleitungen im Basisnetz an. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes ist anzuhören. Die Kostentragung richtet sich nach § 5b Absatz 2 Buchstabe d und f StVG.
- 3** III. Die Ausgestaltung und Aufstellung der Umleitungsbeschilderung richtet sich nach den Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen (RUB). Das zuständige Bundesministerium gibt die RUB im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.

### **Zu Zeichen 432 Wegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung**

- 1** I. Ziele mit erheblicher Verkehrsbedeutung können sein:
  - Ortsteile (z. B. Parksiedlung, Zentrum, Kurviertel),

- öffentliche Einrichtungen (z. B. Flughafen, Bahnhof, Rathaus, Messe, Universität, Stadion)
  - Industrie- und Gewerbegebiete,
  - Erholungs- und Freizeitgebiete oder -einrichtungen
- 2** II. Zu anderen Zielen darf nur dann so gewiesen werden, wenn dies wegen besonders starken auswärtigen Zielverkehrs unerlässlich ist und auch nur, wenn allgemeine Hinweise wie „Industriegebiet Nord“ nicht ausreichen. Die Verwendung von Logos oder anderen privaten Zusätzen ist nicht zulässig (Vgl. VwV zu Anlage 3 Abschnitt 10 Wegweisung; Randnummer 1).
- 3** III. Bei touristisch bedeutsamen Zielen ist vorzugsweise eine Beschilderung mit Zeichen 386.1 vorzunehmen, sofern die Richtlinien für touristische Beschilderung (RtB) dies zulassen.

#### **Zu Zeichen 434**

- 1** In dem Zeichen kann durch Einsätze auf Verkehrszeichen hingewiesen werden, die im weiteren Verlauf der Strecke gelten. Dafür wird das entsprechende Verkehrszeichen verkleinert zentral auf dem jeweiligen Pfeilschaft dargestellt. Die Ausführung entspricht den Vorgaben der RWB.

#### **Zu Zeichen 437 Straßennamensschilder**

- 1** I. Die auf die gezeigte Weise aufgestellten Straßennamensschilder sind beiderseits zu beschriften.
- 2** II. Die Zeichen sollen für alle Kreuzungen und Einmündungen und müssen für solche mit erheblichem Fahrverkehr angeordnet werden.

### **Zu den Zeichen 438 bis 441**

- 1** In den Zeichen kann durch Einsätze auf Verkehrszeichen hingewiesen werden, die im weiteren Verlauf der Strecke gelten. Dafür wird das entsprechende Verkehrszeichen verkleinert zentral auf dem jeweiligen Pfeilschaft dargestellt. Die Ausführung entspricht den Vorgaben der RWB.

### **Zu den Zeichen 440, 441 und 430 Wegweiser zur Autobahn**

- 1** Für die Wegweisung im nachgeordneten Straßennetz mit den Zeichen 440, 441 und 430 der StVO sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder unverändert zuständig, soweit die Straße am Aufstellort nicht mit Zeichen 330 gekennzeichnet ist. Die Straßenverkehrsbehörden der Länder führen erforderliche Anhörungsverfahren durch und beteiligen dabei das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes. Es sind nur solche Ziele aufzunehmen, die auf der Autobahn fortgeführt werden. Stehen diese Zeichen an der Autobahn, gelten diese Vorschriften entsprechend.

### **Zu Zeichen 442 Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten**

- 1** Das Zeichen 442 kann mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzzeichen auch den Beginn einer Umleitung kennzeichnen.

### **Zu den Zeichen 332, 448, 449 und 453 Wegweiser auf Autobahnen**

- 1** I.
  1. Auf Autobahnen darf nur in den Zeichen 332 und 449 auf folgende Ziele hingewiesen werden:
    - Flughäfen, Häfen,
    - Industrie- und Gewerbegebiete, Plätze für Parken und Reisen (P+R), Güterverkehrszentren,
    - Einrichtungen für Großveranstaltungen (z. B. Messe, Stadion, Multifunktionsarena),

- Nationalparks.

- 2            2. Voraussetzung ist, dass eine Wegweisung zu diesen Zielen aus Gründen der Verkehrslenkung dringend geboten ist.
- 3            II.    Zur Begrenzung der Zielangaben vgl. RWBA.
- 4            III.    Auf autobahnähnlich ausgebauten Straßen sind die Zeichen 332, 448, 449 und ggf. 453 gemäß den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) auszuführen.

#### **Zu Zeichen 448.1 Autohof**

- 1            I.    Die Abmessung des Zeichens beträgt 2,0 m x 2,8 m.
- II.    Zeichen 448.1 ist nur anzuordnen, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - 2            1.    Der Autohof ist höchstens 1 km von der Anschlussstelle entfernt.
  - 3            2.    Die Straßenverbindung ist für den Schwerverkehr baulich und unter Berücksichtigung der Anliegerinteressen Dritter geeignet.
  - 4            3.    Der Autohof ist ganzjährig und ganztägig (24 h) geöffnet.
  - 5            4.    Es sind mindestens 50 Lkw-Stellplätze an schwach frequentierten (DTV bis 50.000 Kfz) und 100 Lkw-Stellplätze an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden. Pkw-Stellplätze sind davon getrennt ausgewiesen. Hierbei werden Lkw-Stellplätze, die für das Laden von E-Lkw an E-Lkw-Ladeinfrastruktur vorgesehen sind, mit dem Faktor 1,4

angerechnet, um dem höheren Flächenbedarf Rechnung zu tragen. Sollte durch die Errichtung von für den Betrieb der Ladeinfrastruktur notwendigen Nebenanlagen wie Transformatorstationen der Wegfall weniger weiterer Lkw-Stellplätze unvermeidbar sein, sind diese Flächen weiterhin als Stellplätze in der Berechnung nach Satz 1 zu berücksichtigen.

- 6**            5. Tankmöglichkeit besteht rund um die Uhr; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.
- 7**            6. Von 11 bis 22 Uhr wird ein umfassendes Speiseangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.
- 8**            7. Sanitäre Einrichtungen sind sowohl für Behinderte als auch für die besonderen Bedürfnisse des Fahrpersonals vorhanden.
- 9**            III. Das Zusatzzeichen enthält nur grafische Symbole für rund um die Uhr angebotene Leistungen. Zusätzlich kann auch das Symbol „Autobahnkapelle“ verwendet werden, wenn ein jederzeit zugänglicher Andachtsraum vorhanden ist.
- 10**          IV. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes ist für die Anordnung des Zeichens 448.1 – Autohof – zuständig, ebenso wie für Ausnahmegenehmigungen (siehe § 46 Absatz 2a Satz 1 Nummer 5). Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes führt hierfür notwendige Anhörungsverfahren durch. Die Anordnung von Zeichen 448.1 ist nur zulässig, wenn die Anordnung erforderlicher Folgeweisungen im Basisnetz durch die dort zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landes sichergestellt ist.

**Zu den Zeichen 454 und 455.1**

- 1** I. Das Zeichen 454 oder 455.1 muss im Verlauf der Umleitungsstrecke an jeder Kreuzung und Einmündung angeordnet werden, wo Zweifel über den weiteren Verlauf entstehen können.
- 2** II. Zusätzliche Zielangaben sind nur anzuordnen, wo Zweifel entstehen können, zu welchem Ziel die Umleitung hinführt.
- 3** III. Das Zeichen 455.1 kann im Verlauf der Umleitungsstrecke anstelle von Zeichen 454 angeordnet werden. Wo eine Unterscheidung mehrerer Umleitungsstrecken erforderlich ist, kann es mit einer Nummerierung versehen werden.
- 4** IV. Das Zeichen 455.1 kann als Vorwegweiser wie auch als Wegweiser eingesetzt werden.
- 5** V. Zum Einsatz als Ankündigung einer Umleitung siehe VwV zu Zeichen 457.1 und 458.

#### **Zu Zeichen 455.2 und 457.2 Ende der Umleitung**

- 1** Das Zeichen ist dann anzuordnen, wenn das Ende der Umleitungsstrecke nicht aus der folgenden Wegweisung erkennbar ist.

#### **Zu den Zeichen 457.1 und 458**

- 1** I. Größere Umleitungen sollten immer angekündigt werden, und zwar in der Regel durch die Planskizze.
- 2** II. Kleinere Umleitungen auf Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung bedürfen der Ankündigung nur, wenn das Zeichen 454 oder 455.1 nicht rechtzeitig gesehen wird.
- 3** III. Bei Umleitungen für eine bestimmte Verkehrsart ist in Zeichen 458 das entsprechende Verkehrszeichen nach § 41 Absatz 1 (Anlage 2) anstatt Zeichen 250 anzuzeigen.

### **Zu Zeichen 467.1 Umlenkungspfeil**

- 1** I. Das Zeichen wird entweder zusätzlich oder in den Schildern gezeigt, die der Ankündigung, Vorwegweisung, Wegweisung und Bestätigung einer empfohlenen Umleitungsstrecke dienen. Sie sind zusätzlich zur blauen Autobahnwegweisung aufgestellt.
- 2** II. Die Umlenkungsbeschilderung zeigt den Umlenkungspfeil und etwaige schwarze Symbole und Aufschriften auf weißem Grund.
- 3** III. Der umzulenkende Verkehr wird am Beginn der Umlenkung durch entsprechende Ziele und den orangefarbenen Umlenkungspfeil geführt. Im Verlauf der Umlenkungsrouten brauchen die Ziele nicht erneut ausgeschildert zu werden. Der Umlenkungspfeil als Leitsymbol übernimmt die weitere Wegführung.
- 4** IV. Bei Überschneidungen von umgelenkten Routen kann es zweckmäßig sein, die Routen regional zu numerieren. Die Nummer kann in schwarzer Schrift in dem Pfeilzeichen eingesetzt werden.
- 5** V. Einzelheiten werden in den "Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (RWVZ)" festgelegt, die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.

### **Zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln**

- 1** I. Verkehrslenkungstafeln umfassen Überleitungstafeln (Zeichen 501 und 505), Verschwenkungstafeln (Zeichen 511 bis 515), Fahrstreifentafeln (Zeichen 521 bis 526), Einengungstafeln (Zeichen 531 bis 536), Aufweitungstafeln (Zeichen 541 bis 546), Trennungstafeln (Zeichen 533) und Zusammenführungstafeln (Zeichen 543 und 544). Die Zeichen sind im amtlichen Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) dargestellt.

- 2 II. Verkehrslenkungstafeln werden 200 m vor dem Bezugspunkt aufgestellt. Abweichend davon beträgt der Abstand zum Bezugspunkt auf Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften mit einem Fahrstreifen pro Richtung zwischen 50 und 100 m. Bei Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften mit mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung wird eine weitere Verkehrslenkungstafel etwa 400 m vor dem Bezugspunkt angeordnet. Auf Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen sind Verkehrslenkungstafeln beidseitig der Fahrbahn aufzustellen.
- 3 III. Der Abstand zum Bezugspunkt ist durch ein Zusatzzeichen (Zeichen 1004 „Entfernungsangabe“) anzuzeigen.
- 4 IV. Fahrstreifentafeln können mit dem Zusatzzeichen Zeichen 1001 „Länge einer Strecke“ versehen werden. Sie sind dann in Abständen von 1 000 bis 2 000 m zu wiederholen.
- 5 V. Den Einsatz von Verkehrslenkungstafeln bei Arbeitsstellen an Straßen regeln die RSA.
- 6 VI. Die Standardgröße beträgt 1 600 x 1 250 mm (Höhe x Breite). Bei einer Aufstellung innerorts kann das Maß auf 70 % der Standardgröße verringert werden (1 120 x 875 mm).
- 7 VII. Zusatzzeichen zu Verkehrslenkungstafeln haben eine Höhe von 500 mm und sind in der Breite an die Breite der Verkehrslenkungstafel anzupassen.
- 8 VIII. Verkehrslenkungstafeln können fahrstreifenbezogene verkehrsrechtliche Anordnungen beinhalten. Die Vorschriftzeichen werden verkleinert zentral auf dem Pfeilschaft dargestellt. Liegen die Pfeile dicht nebeneinander, werden Vorschriftzeichen vertikal versetzt dargestellt. Die Ausführung entspricht den Vorgaben der RWB. Gilt die gleiche verkehrsrechtliche Anordnung für benachbarte Fahrstreifen, ist nur ein Vorschriftzeichen auf den Pfeilschäften darzustellen. Ein Vorschriftzeichen, dass für mehr als zwei Fahrstreifen gilt, wird nicht auf der Tafel angezeigt.

#### **Zu § 43 Verkehrseinrichtungen (Anlage 4)**

##### **Zu Absatz 1**

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

- 2** Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer sind nur dann als Verkehrseinrichtung anzuordnen, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbotend auf den Verkehr auswirken.

Zu Absatz 3 Anlage 4 Abschnitt 1

- 3** Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt nach den Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

Zu Absatz 3 Anlage 4 Abschnitte 2 und 3

- 5** I. Leitplatten werden angeordnet bei Hindernissen auf oder neben der Fahrbahn. Statt Leitplatten können auch Leitbaken (Zeichen 605) verwendet werden. Die Zeichen sind so aufzustellen, dass die Streifen nach der Seite fallen, auf der an dem Hindernis vorbeizufahren ist.
- 6** II. Richtungstafeln sind nur dann anzuordnen, wenn der Fahrer bei der Annäherung an eine Kurve den weiteren Straßenverlauf nicht rechtzeitig sehen kann oder die Kurve deutlich enger ist, als nach dem vorausgehenden Straßenverlauf zu erwarten ist.
- 7** III. Zu Leitmalen vgl. Richtlinien für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrtshöhe über Straßen.
- 8** IV. Leitpfosten sollen nur außerhalb geschlossener Ortschaften angeordnet werden.

Zu Absatz 4 Abschnitt 4

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

## **Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit**

- 1** I Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Ländererlasse regeln; dies gilt nicht für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes. Für die örtliche Untersuchung von Verkehrsunfällen an Bahnübergängen gelten dabei wegen ihrer Besonderheiten ergänzende Bestimmungen.
- 2** II. Das Ergebnis der örtlichen Untersuchungen dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.
- 3** III. Dazu bedarf es der Anlegung von Unfalltypensteckkarten oder vergleichbarer elektronischer Systeme, wobei es sich empfiehlt, bestimmte Arten von Unfällen in besonderer Weise, etwa durch die Verwendung verschiedenfarbiger Nadeln, zu kennzeichnen. Außerdem sind Unfallblattsammlungen zu führen oder Unfallstraßenkarteien anzulegen. Für Straßenstellen mit besonders vielen Unfällen oder mit Häufungen gleichartiger Unfälle sind Unfalldiagramme zu fertigen. Diese Unterlagen sind sorgfältig auszuwerten; vor allem Vorfahrtunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit kreuzenden Fußgängern und Unfälle infolge Verlustes der Fahrzeugkontrolle weisen häufig darauf hin, dass die bauliche Beschaffenheit der Straße mangelhaft oder die Verkehrsregelung unzulänglich ist.
- 4** IV. Welche Behörde diese Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach Landesrecht. Jedenfalls bedarf es engster Mitwirkung auch der übrigen beteiligten Behörden.
- 5** V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.

#### Zu Absatz 1

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

#### Zu Absatz 2

##### Aufgaben der Polizei

- 7** I. Bei Gefahr im Verzug, vor allem an Schadenstellen, bei Unfällen und sonstigen unvorhergesehenen Verkehrsbehinderungen ist es Aufgabe der Polizei, auch mit Hilfe von Absperrgeräten und Verkehrszeichen den Verkehr vorläufig zu sichern und zu regeln. Welche Verkehrszeichen und Absperrgeräte im Einzelfall angebracht werden, richtet sich nach den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen sowie nach der Ausrüstung der eingesetzten Polizeikräfte.
- 8** Auch am Tage ist zur rechtzeitigen Warnung des übrigen Verkehrs am Polizeifahrzeug das blaue Blinklicht einzuschalten. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen können darüber hinaus zur rückwärtigen Sicherung besondere Sicherungsleuchten verwendet werden.
- 9** II. Einer vorherigen Anhörung der Straßenverkehrsbehörde oder der Straßenbaubehörde bedarf es in den Fällen der Nummer I nicht. Dagegen hat die Polizei, wenn wegen der Art der Schadenstelle, des Unfalls oder der Verkehrsbehinderung eine länger dauernde Verkehrssicherung oder -regelung notwendig ist, die zuständige Behörde zu unterrichten, damit diese die weiteren Maßnahmen treffen kann. Welche Maßnahmen notwendig sind, haben die zuständigen Behörden im Einzelfall zu entscheiden.

## **Zu § 44a Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes**

- 1** I. Sofern in dieser Verwaltungsvorschrift Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörde begründet werden, gelten diese Zuständigkeiten auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes entsprechend, soweit die Regelungen auf die vorgenannten Straßen Anwendung finden.
- 2** II. Werden nach dieser Verwaltungsvorschrift Zuständigkeiten den zuständigen obersten Landesbehörden zugewiesen, tritt an deren Stelle auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt, soweit die Regelungen auf die vorgenannten Straßen Anwendung finden.
- 3** III. Werden nach dieser Verwaltungsvorschrift Anhörungs- oder Einvernehmensvorbehalte der obersten Landesbehörden geregelt, gelten diese nur, soweit sie sich nicht auf mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes beziehen.
- 4** IV. Soweit in den in dieser Verwaltungsvorschrift genannten Richtlinien Zustimmungsvorbehalte der obersten Landesbehörden geregelt werden, gelten diese nicht, soweit sie sich auf Anordnungen auf mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes beziehen.
- 5** V. Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben zur Erfassung und Analyse von Verkehrsunfällen auf den Autobahnen
- 6** 1. Allgemeine Grundsätze

Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle auf Autobahnen hat das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes eng mit den Polizeibehörden der Länder zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen.

Hierzu sind unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde Autobahn-Unfallkommissionen (AUK) einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Richtlinien regeln, die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den für die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

- 7**      2.    Örtliche Unfalluntersuchung durch das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes

Die örtliche Unfalluntersuchung dient dem Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen zu erhöhen.

Die Kriterien für die Identifikation von Unfallophäufungen erfolgt nach einheitlichen Kriterien nach den Richtlinien für die AUK.

- 8**      3.    Bereitstellung der Unfalldaten

Die für die Erfassung der Straßenverkehrsunfälle zuständigen Behörden stellen monatlich, nach den Kriterien des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle – Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz, über die statistischen Ämter der Länder dem Statistischen Bundesamt die anonymisierten Verkehrsunfalldatensätze in maschinenlesbarer Form zur Verfügung. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes kann diese Daten ausschließlich zur Analyse des Unfallgeschehens einschließlich der Identifikation von Unfallophäufungen nutzen.

- 9**      4.    Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Fachbehörden. Die Empfehlungen der Unfallkommission ersetzen nicht die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens aller Beteiligten für den Einzelfall. Es ist im Protokoll der Beratung zu dokumentieren, welche Stelle für welche Maßnahmen verantwortlich ist.

Alle Beteiligten sind verpflichtet, die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen und deren Wirkung fortlaufend zu überprüfen und in den Sitzungen der AUK über den Umsetzungsstand zu berichten.

## **Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

Zu Absatz 1 bis 1e

- 1**      I.    Vor jeder Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Wenn auch andere Behörden zu hören sind, ist dies bei den einzelnen Zeichen gesagt.

- 2**      II.    Vor jeder Entscheidung sind erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen festzulegen.
- 3**      III.
1. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anbringung und Entfernung folgender Verkehrszeichen:
- 4**                    a) auf allen Straßen der Zeichen 201, 261, 269, 275, 279, 290.1, 290.2, 330.1, 330.2, 331.1, 331.2, 363, 460 sowie des Zusatzzeichens „abknickende Vorfahrt" (Zusatzzeichen zu Zeichen 306),
- 5**                    b) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen:
- des Zeichens 250, auch mit auf bestimmte Verkehrsarten beschränkenden Sinnbildern, wie der Zeichen 251 oder 253, sowie der Zeichen 262 und 263,
- 6**                    c) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen sowie auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften:
- der Zeichen 276, 277, 277.1, 280, 281, 295 als Fahrstreifenbegrenzung und 296,
- 7**                    d) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen:
- der Zeichen 209 bis 214, 274 und 278,
- 8**                    e) auf Bundesstraßen:
- des Zeichens 274 samt dem Zeichen 278 dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird.

- 9** 2. Die obersten Landesbehörden sollten jedenfalls für Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, die in Nummer 1 Buchstabe b bis e nicht aufgeführt sind, entsprechende Anweisungen geben.
- 10** 3. Der Zustimmung bedarf es nicht, wenn jene Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum oder zur Verhütung außerordentlicher Schäden an den Straßen getroffen werden oder durch unvorhergesehene Ereignisse wie Unfälle, Schadenstellen oder Verkehrsstauungen veranlaßt sind.
- 11** 4. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr beauftragten Stelle außerdem für die Anordnung des Schildes nach § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 8 ("Grünpfeil").
- 11a** 5. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr dafür beauftragten Stelle zur Anordnung der Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3. Die Zeichen werden durch die zuständige Straßenbaubehörde aufgestellt.
- 12** IV. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Aufstellung und Entfernung folgender Verkehrszeichen auf allen Straßen:  
  
der Zeichen 293, 306, 307 und 354 sowie des Zusatzzeichens "Nebenstrecke".
- 13** V. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das zuständige Bundesministerium gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)" im Verkehrsblatt bekannt.

**14** VI. Der Zustimmung bedarf es in den Fällen der Nummer III bis V nicht, wenn und soweit die oberste Landesbehörde die Straßenverkehrsbehörde vom Erfordernis der Zustimmung befreit hat.

**14a** VII.

1. Soweit Anordnungen zur Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, sollten sie auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden.

**14b** 2. Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.

Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.

**14c** 3. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.

**14d** 4. Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen. Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.

**14e** 5. Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241.

Der Vorbehalt des Straßenrechts, insbesondere das ggf. bestehende Erfordernis einer straßenrechtlichen Teileinziehung (vgl. unten Nummer XIII, Randnummer 45a), ist zu beachten.

Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch

ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).

- 15** VIII. Unter Landschaftsgebieten, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, sind z. B. Naturparks zu verstehen.
- 16** IX. Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen (z. B. bedeutende Musik- oder Theaterdarbietungen insbesondere auf Freilichtbühnen) kommen nur in Betracht, wenn diese erheblich durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen beeinträchtigt werden. Insbesondere kann sich für die Dauer der Veranstaltungen eine Umleitung des Schwerverkehrs empfehlen.
- X. Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen
- 17** Der begünstigte Personenkreis „schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung“ ergibt sich aus § 229 Absatz 3 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX), zu dem übrigen genannten Personenkreis vgl. VwV zu § 46 Absatz 1 Nummer 11 (Randnummern 129, 130, 132, 133).
- 18** Wegen der Ausgestaltung der Parkplätze wird auf die „DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ verwiesen.
- 19** 1.
- a) Parkplätze, die allgemein dem erwähnten Personenkreis zur Verfügung stehen, kommen, gegebenenfalls mit zeitlicher

Beschränkung, insbesondere dort in Betracht, wo der erwähnte Personenkreis besonders häufig auf einen derartigen Parkplatz angewiesen ist, z. B. in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern, Orthopädischen Kliniken.

- 20** b) Zur Benutzung von speziell durch Verkehrszeichen gekennzeichneten Parkplätzen für schwerbehinderte Menschen berechtigt der EU-einheitliche Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt.
- 21** c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt in der Regel durch die Zeichen 314 oder 315 mit dem Zusatzzeichen „Rollstuhlfahrersymbol“.
- 22** Ausnahmsweise (lfd. Nummer 74 der Anlage 2) kann eine Bodenmarkierung „Rollstuhlfahrersymbol“ genügen.
- 23** 2.
- a) Parkplätze für bestimmte schwerbehinderte Menschen des oben erwähnten Personenkreises, z. B. vor der Wohnung oder in der Nähe der Arbeitsstätte, setzen eine Prüfung voraus, ob
- 24** – ein Parksonderrecht erforderlich ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn Parkraumangel nicht besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung eine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat,
- 25** – ein Parksonderrecht vertretbar ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn ein Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet wurde,
- 26** – ein zeitlich beschränktes Parksonderrecht genügt.

**27** b) (weggefallen)

**28** c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Zeichen 314, 315 mit dem Zusatzzeichen „(Rollstuhlfahrersymbol) mit Parkausweis Nr.“.

**XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere  
(Bewohnerparkvorrechte)**

**29** 1. Bewohnerparkvorrechte können aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs angeordnet werden in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraummangel besteht oder droht. Ein erheblicher Parkraummangel besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden. Ein erheblicher Parkraummangel droht, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).

**29a** 2. Werden Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet, müssen sie auf einem Parkraumkonzept beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Die Parkraumkonzepte können sich auch auf räumliche Teilgebiete beschränken.

Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraummangels, kommt es dann nicht an. Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der

Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist.

- 30**
3. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder 290.1 mit Zusatzzeichen "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nummer 7), kommen nur Zeichen 314, 314.1 und 315 in Betracht. Die Bezeichnung des Parkausweises (Buchstabe oder Nummer) auf dem Zusatzzeichen kennzeichnet zugleich die räumliche Geltung des Bewohnerparkvorrechts.
- 31**
4. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 5) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1 500 m nicht übersteigen. Die Einrichtung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) ist zulässig.
- 32**
5. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nummer 4) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaussdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt. Die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung sollen je nach Bedarf zu einem Anteil von bis zu 5 % für Carsharingfahrzeuge reserviert werden. Die Reservierung findet Eingang in das Parkraumkonzept, sofern ein solches vorhanden ist; vgl. dazu oben Nummer 2 (Randnummer 29a). Werden innerhalb des Bereiches keine Carsharingfahrzeuge angeboten, kann von einer Reservierung abgesehen werden.

- 33** 6. Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.
- 34** 7. Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden. Zur Anordnung der Zusatzzeichen vgl. Nummer 3.
- 35** 8. Bewohnerparkausweise werden auf Antrag erteilt. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag "wechselnde Fahrzeuge" vorgenommen werden. Ist der Bewohner Nutzer eines Carsharingunternehmens, ist der Eintrag „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ einzutragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeuges, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich oder elektronisch hinzuweisen.
- 36** 9. Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Ein Bewohnerparkausweis kann auch erteilt werden, ohne ein im Fahrzeug auszulegendes oder anzubringendes Dokument auszustellen, wenn auf andere Weise eine effektive Kontrolle sichergestellt ist. Das kann etwa der Fall sein, wenn eine Kontrolle anhand des Kennzeichens erfolgt (digitaler Bewohnerparkausweis). Mit der Erteilung des Bewohnerparkausweises ist dann der Antragsteller zugleich von der Pflicht zu befreien, einen

Parkausweis im Fahrzeug auszulegen oder anzubringen. Soweit eine Kontrolle anhand des Kennzeichens von einer datenschutzrechtlichen Einwilligung des Antragstellers abhängt, ist die Befreiung unter der auflösenden Bedingung des Widerrufs der Einwilligung auszusprechen; im Fall eines Widerrufs ist nachträglich ein physischer Bewohnerparkausweis auszustellen.

## XII. Tempo 30-Zonen

- 37** 1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
- 38** 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.
- 39** 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sicher gestellt werden:
- 40** a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelästigung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.

- 41** b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.
- 42** c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von "30" auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.
- 43** 4. Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu Zeichen 274.1 und 274.2.
- 44** 5. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.
- 45** 6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.
- 45a** XIII. Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden

sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

#### Zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge

- 45b** I. Sollen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in einem Gemeindegebiet oder in Stadtteilen flächendeckend Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sind vor der Anordnung zumindest für das jeweilige Gebiet verkehrliche Auswirkungen zu berücksichtigen (z. B. im Rahmen eines Parkraumkonzepts; vgl. Nummer X zu Absatz 1 bis 1e, Randnummer 29a), um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf insbesondere an Ladestationen Rechnung trägt, zu gewährleisten. Parkprivilegien sollen insbesondere an Verkehrsknotenpunkten eingerichtet werden, wo der Anschluss an den ÖPV, Carsharing oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtert wird. Dabei geht die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs aller Verkehrsteilnehmer der Bevorrechtigung vor. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Verträglichkeit der Bevorrechtigung mit den Anforderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. In dem Konzept sind sowohl Stellflächen an Ladestationen als auch nicht stationsbasierte Stellflächen zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in Innenstadtlagen in Betracht.
- 45c** II. Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sind mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 mit Zusatzzeichen anzuordnen. Sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 angeordnet, können elektrisch betriebene Fahrzeuge von diesen mit Zusatzzeichen freigestellt werden; eine Freistellung kann auch am Parkscheinautomat durch Aufkleber erfolgen. In diesem Fall muss der Aufkleber deutlich sichtbar auf der Vorderseite des Parkscheinautomaten angebracht werden. Ist dies nicht möglich, so darf die Freistellung ausschließlich durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung erfolgen. Für die Gestaltung des Aufklebers wird auf die Verkehrsblattverlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. August 2020 (VkBl. S. 504) verwiesen.
- 45d** III. Die Erlaubnis zum Parken von elektrisch betriebenen Fahrzeugen soll tagsüber zeitlich beschränkt werden. Die maximale Parkdauer an

Ladesäulen soll tagsüber in der Zeit von 8 bis 18 Uhr vier Stunden nicht überschreiten.

#### Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing

- 45e** I. Sollen für Carsharingfahrzeuge Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sollten vor der Anordnung zumindest für das jeweilige Gebiet die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden (z. B. im Rahmen eines Parkraumkonzepts; vgl. Nummer X zu Absatz 1 bis 1e, Randnummer 29a), um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt, zur Verfügung stellen zu können. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Verträglichkeit der Bevorrechtigung mit den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Es sind sowohl Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge als auch, nach Bestimmung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde, Stellflächen nur für stationsbasiert tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der entsprechenden Landesregelungen ausgewogen zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in Innenstadtlagen mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) in Betracht.
- 45f** II. Parkbevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge sind mit den Zeichen 314, 314.1 oder 315 mit dem Zusatzzeichen 1010-70 („Carsharing“) anzuordnen. Sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet, können Carsharingfahrzeuge von diesen mit dem Zusatzzeichen 1024-21 („Carsharingfahrzeuge frei“) freigestellt werden; eine Freistellung kann auch allein am Parkscheinautomat durch Aufkleber erfolgen. Es gelten die Vorgaben der Nummer II der VwV zu Absatz 1g entsprechend.
- 45g** III. Soll die jeweilige Parkfläche im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis nur einem bestimmten Carsharingunternehmen vorbehalten werden (§ 5 des Carsharinggesetzes oder entsprechende Landesregelungen), ist das Unternehmen namentlich auf einem weiteren Zusatzzeichen, welches unter dem Carsharing-Zusatzzeichen anzubringen ist, aufzuführen. Firmeneigene Logos dürfen nicht verwendet werden.

#### Zu Absatz 1i Fahrradzonen

- 45i** I. Für die Anordnung von Fahrradzonen gilt Nummer XI der VwV zu den Absätzen 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 entsprechend.

- 45j** II. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).
- 45k** III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden.

Zu Absatz 2

Zu Satz 1

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

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

#### Zu Satz 2

- 51** I. Dazu müssen die Bahnunternehmen die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei hören. Das gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsverfahren vorausgegangen ist.
- 52** II. Für Übergänge anderer Schienenbahnen vgl. Nummer VI zu Zeichen 201; Randnummer 11 ff..

#### Zu Absatz 3

- 53** I. Zu den Verkehrszeichen gehören nicht bloß die in der StVO genannten, sondern auch die nach Nummer III 1 zu den §§ 39 bis 43 (*Rn.* 6) vom zuständigen Bundesministerium zugelassenen Verkehrszeichen.

- 54** II. Vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung sind die Straßenbaubehörden und die Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige. Soweit höhengleiche Kreuzungen von Straßen, Wegen oder Plätzen mit besonderen Bahnkörpern von Straßenbahnen geregelt werden, sind vor jeder Entscheidung das Straßenbahnunternehmen und die nach den personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständige Technische Aufsichtsbehörde des Straßenbahnunternehmens zu hören. Ist nach § 5b StVG ein Dritter Kostenträger, so soll auch er gehört werden.
- 55** III. Bei welchen Verkehrszeichen die Zustimmung nicht übergeordneter anderer Behörden und sonstiger Beteiligter einzuholen ist, wird bei den einzelnen Verkehrszeichen gesagt.
- 56** IV. Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
1. Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, daß die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, daß die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich noch verbessern läßt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.
- 57** 2.
- a) Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten

Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes führen auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes regelmäßig Verkehrsschauen durch. An den Verkehrsschauen haben sich die für die Autobahn örtlich zuständigen Länder-Polizeien zu beteiligen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.

- 58**            b) Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.
- 59**            c) Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, daß bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Sie führen von Zeit zu Zeit eigene Landesverkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen. Dies gilt nicht für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes.
- 60**            V.    Den obersten Landesbehörden wird empfohlen, in Übereinstimmung mit den Fern- und Nahzielverzeichnissen für die wegweisende Beschilderung an Bundesfernstraßen entsprechende Verzeichnisse für ihre Straßen aufzustellen.
- 61**            VI.   Von der Anbringung von Gefahrzeichen aus Verkehrssicherheitsgründen wegen des Straßenzustandes sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei unverzüglich zu unterrichten.

Zu Absatz 5

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

Zu Absatz 6

- 63** I. Soweit die Straßenbaubehörde anordnungsbefugt ist, ordnet sie die erforderlichen Maßnahmen an, im übrigen die Straßenverkehrsbehörde. Vor jeder Anordnung solcher Maßnahmen ist die Polizei zu hören.
- 64** II. Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen und die angeordneten Maßnahmen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen. Zu diesem Zweck erhält die Polizei eine Abschrift des Verkehrszeichenplans von der zuständigen Behörde.
- 65** III. Die Straßenbaubehörden prüfen die für Straßenbauarbeiten von Bauunternehmern vorgelegten Verkehrszeichenpläne. Die Prüfung solcher Pläne für andere Arbeiten im Straßenraum obliegt der Straßenverkehrsbehörde, die dabei die Straßenbaubehörde, gegebenenfalls die Polizei zu beteiligen hat. Dies gilt nicht auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung. Die vorgenannte Prüfung erfolgt durch das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes.
- 66** IV. Der Vorlage eines Verkehrszeichenplans durch den Unternehmer bedarf es nicht
1. bei Arbeiten von kurzer Dauer und geringem Umfang der Arbeitsstelle, wenn die Arbeiten sich nur unwesentlich auf den Straßenverkehr auswirken,
- 67** 2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht oder

- 68** 3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.

Zu Absatz 7

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

Zu Absatz 8

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

Zu Absatz 9

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

Zu Absatz 11

- 73** I. Als höhere Verwaltungsbehörde gilt auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt.
- 74** II. Allgemeine Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen den Behörden nach Landesrecht und dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH des Bundes

Soweit sich Anordnungen auf Basisnetzstraßen auf die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Anordnungen auf diesen Autobahnen auf Basisnetzstraßen auswirken, sind

die jeweils zuständigen Behörden gehalten, bei der Planung und Anordnung der erforderlichen Maßnahmen eng und unter Berücksichtigung der örtlichen Zuständigkeitsgrenzen zusammenzuarbeiten. Dies betrifft insbesondere

- die Führung und Regelung des Verkehrs an den Anknüpfungspunkten der Anschlussstellen an das Basisnetz,
- die erforderlichen Maßnahmen bei einer Sperrung der Autobahn oder einer Anschlussstelle, soweit diese hinsichtlich Zeit und Ort planbar ist oder an einem bestimmten Ort mit wiederkehrenden Sperrungen zu rechnen ist (z. B. vor Tunneln),
- die Zielangaben in der Wegweisung (vgl. zu § 42 zu Anlage 3 Abschnitt 10).

Die Federführung bei der Planung von Maßnahmen sollte bei der Behörde liegen, in deren Zuständigkeit die Straße liegt, an der die geplanten Maßnahmen vollzogen werden sollen. Dies setzt allerdings voraus, dass diese Behörde ihre Beiträge in angemessener Frist und der erforderlichen Planungstiefe leistet. Im Einzelfall oder allgemein abweichende Festlegungen von diesem Grundsatz sind zwischen den beteiligten Behörden rechtzeitig zu vereinbaren. Die Anordnung zuständigkeitsübergreifend wirkender Maßnahmen soll jede Behörde für ihre jeweilige Zuständigkeit auf Grundlage gemeinsamer Unterlagen verfügen, welche die Gesamtheit der Maßnahmen beschreiben und aus denen die örtliche Zuständigkeitsgrenze eindeutig hervorgeht. Diese Unterlagen stellen dann die Maßnahmen der anderen Behörde nachrichtlich dar.

## **75**      **III.    Führung und Regelung des Verkehrs an den Anknüpfungspunkten der Anschlussstellen an das Basisnetz**

Die Anordnung an Anschlussstellen erfolgt für die vorrangregelnden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einschließlich

Wechsellichtzeichen sowie die Verkehrsführung im Benehmen – unter dem Maßstab der Sicherheit des Verkehrs – zwischen dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH des Bundes und der Straßenverkehrsbehörde für das Basisnetz.

#### 76 IV. Sperrung der Autobahn

Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes hat darauf hinzuwirken, Sperrungen der Autobahn mit geeigneten Maßnahmen soweit wie möglich zu minimieren. Planbare Sperrungen sind in Zeiträume zu legen, innerhalb derer die geringstmöglichen verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes hat in seiner oder ihrer Eigenschaft als für den Straßenbau zuständige Behörde den anordnenden Behörden die Erforderlichkeit der Sperrung dem Grunde und der zeitlichen Dauer nach nachvollziehbar darzulegen. Ereignisbedingte Sperrungen von Tunneln sind nur vorzusehen, wenn die Sicherheit der Tunnelnutzer anders nicht zu gewährleisten ist. Sind Sperrungen der Autobahn nicht zu vermeiden, ist der Verkehr vorrangig innerhalb des Autobahnnetzes umzuleiten. Ist dies nicht vollständig möglich, soll zumindest der weiträumige Verkehr über geeignete andere Autobahnen umgeleitet werden. Für die dann erforderliche kleinräumige Umleitung ist die für die Umleitungsstrecke zuständige Behörde nach Landesrecht so frühzeitig zu informieren, dass sie Einfluss auf den Zeitraum der Sperrung nehmen kann sowie ihre Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Wahl der Umleitungsstrecke, die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen sachgerecht wahrnehmen und ihrerseits erforderliche Abstimmungen durchführen kann. Die Umleitung ist sorgfältig und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen zu planen. Insbesondere ist zu prüfen, ob für Kreuzungen oder Einmündungen, an denen für den umgeleiteten Verkehr Wartepflicht (Zeichen 205 oder 206) angeordnet ist, provisorische Wechsellichtzeichen anzuordnen sind. Ein kurzfristiges Anhalten des Verkehrs bis 15 Minuten Dauer und ohne Ausleitung an der vorgelagerten Anschlussstelle gilt nicht als Sperrung in diesem Sinne. Für nicht planbare, voraussichtlich länger als eine Stunde andauernde Sperrungen sollten zumindest an Einmündungen von der Anschlussstelle der Autobahn in das Basisnetz mit angeordneter Wartepflicht (Zeichen 205 oder 206) mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bzw. der Autobahn GmbH Verkehrsregelungsmaßnahmen festgelegt werden.

## 77 V. Sperrung von Anschlussstellen

Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes trifft bei zu sperrenden Anschlussstellen die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen auf der Autobahn, die nach Landesrecht zuständigen Behörden im Basisnetz. Die veranlassende Behörde hat die jeweils andere Behörde zum frühestmöglichen Zeitpunkt über geplante Sperrungen zu informieren. Zeitraum und vorzusehende Maßnahmen sind unter Einbindung der Polizei wechselseitig abzustimmen.

## 78 VI. Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn

Die nach Landesrecht zuständigen Behörden treffen bei Sperrungen im Basisnetz dort die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen, das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes auf der Autobahn. Es erfolgt eine wechselseitige Abstimmung unter Einbindung der Polizei. Bei Umleitungen über die Autobahn müssen die für das Basisnetz zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass nicht berechtigter Verkehr auf die Autobahn einfährt. Hierzu wird in der Regel eine gesonderte Umleitung für die Verkehrsarten erforderlich sein, welche die Autobahn nicht befahren dürfen. Über geplante Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes frühzeitig von den nach Landesrecht zuständigen Behörden zu unterrichten.

### **Zu § 46 Ausnahmegenehmigungen, Erlaubnisse und Bewohnerparkausweise**

Allgemeines über Ausnahmegenehmigungen

- 1 I. Die Straßen sind nur für den normalen Verkehr gebaut. Eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, ist daher nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt. An den Nachweis solcher Dringlichkeit sind strenge Anforderungen zu stellen. Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als

amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargetan wird, worauf sich diese Kenntnis gründet.

- 2** II. Die Sicherheit des Verkehrs darf durch eine Ausnahmegenehmigung nicht beeinträchtigt werden; sie ist erforderlichenfalls durch Auflagen und Bedingungen zu gewährleisten. Auch Einbußen der Flüssigkeit des Verkehrs sind auf solche Weise möglichst zu mindern.
- 3** III. Die straßenrechtlichen Vorschriften über Sondernutzungen sind zu beachten.
- 4** IV. Hat der Inhaber einer Ausnahmegenehmigung die Nichtbeachtung von Bedingungen und Auflagen zu vertreten, so soll ihm grundsätzlich keine neue Ausnahmegenehmigung erteilt werden.
- 5** V. Vor der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sollen die beteiligten Behörden gehört werden, wenn dies bei dem Zweck oder dem Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung geboten ist.
- 6** VI. Dauerausnahmegenehmigungen sind auf höchstens drei Jahre zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden.

Zu Absatz 1

Zu Nummer 1

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

Zu Nummer 2

- 8** Sofern die Ausnahmegenehmigung sich auf dort nicht zugelassene Fahrzeuge bezieht, gilt Nummer VI.3.c.aa zu § 29 Absatz 3; Randnummer 139.

Zu Nummer 4

- 9** Die betroffenen Anlieger sind zu hören.

Zu Nummer 4a und 4b

- 10** I. Ohnhänder (Ohnarmer) erhalten eine Ausnahmegenehmigung, um an Parkuhren und Parkscheinautomaten gebührenfrei und im Zonenhaltverbot bzw. auf Parkplätzen mit zeitlicher Begrenzung ohne Benutzung der Parkscheibe zu parken.
- 11** II. Kleinwüchsige Menschen mit einer Körpergröße von 1,39 m und darunter erhalten eine Ausnahmegenehmigung, um an Parkuhren und Parkscheinautomaten gebührenfrei zu parken.
- 12** III. Nummer III zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 gilt entsprechend.

Zu Absatz 1 Nummer 5

- 13** I. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die aufgrund ihrer Ladung die Abmessungen des § 18 Absatz 1 oder § 22 Absatz 2 bis 4 überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung. Bei Überschreiten der Maße und Massen nach den §§ 32 bis 34 StVZO bedürfen diese Fahrzeuge zusätzlich einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 (vgl. zu § 29 Absatz 3; Rn. 79 ff.). Die Verwaltungsvorschriften zu § 29 Absatz 3 gelten entsprechend mit folgenden Besonderheiten.

II. Voraussetzungen der Ausnahmegenehmigung

- 14** 1. Eine Ausnahmegenehmigung setzt neben der Einhaltung der Anforderungen der Rn. 85 sowie Rn. 86 der VwV zu § 29 Absatz 3 voraus, dass

- a) die Beschaffung eines Spezialfahrzeugs für den Transport unmöglich oder unzumutbar ist,
- b) die Ladung nach vorn nicht über 1 m hinausragt und
- c) nicht die Gefahr besteht, dass die Ladung auf der Fahrbahn schleift.

- 15**      2. Neben den in den Rn. 87 und 88 der VwV zu § 29 Absatz 3 genannten Ladungen darf die Ausnahmegenehmigung ferner für den Transport mehrerer einzelner Teile, die je für sich mit ihrer Länge, Breite oder Höhe über den in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Anlage 5 zu § 11 FahrzeugZulassungsverordnung – FZV) festgelegten Abmessungen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination hinausragen und unteilbar sind, erteilt werden. Beiladung ist gestattet, soweit Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.

### III. Das Verfahren für die Erteilung der Ausnahmegenehmigung

- 16**      1. Antragsdaten
- Aus dem Antrag müssen mindestens folgende technische Daten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich der Ladung ersichtlich sein: Länge, Breite und Höhe des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination, Art der Ladung und Angaben zur Unteilbarkeit der Ladung, Abmessungen und Gewicht der Ladung, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Transports, amtliche Kennzeichen, Fahrzeugidentifikationsnummern von Zugfahrzeugen und Anhängern.

- 17**      2. Anhörverfahren

Die Rn. 104 ff. der VwV zu § 29 Absatz 3 gelten entsprechend mit der Besonderheit, dass von dem angeführten Anhörverfahren abzusehen ist, wenn folgende Abmessungen im Einzelfall nicht überschritten werden:

- 18** a) Höhe (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) 4 m
- 19** b) Breite (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) 3 m
- 20** c) Länge (Fahrzeug/Fahrzeugkombination und Ladung) 22,75 m
- 21** d) Hinausragen der Ladung nach hinten 4 m
- 22** e) Hinausragen der Ladung über die letzte Achse 5 m
- 23** f) Hinausragen der Ladung nach vorn 1 m.
- 24** 3. An den Nachweis der Voraussetzungen der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach Nummer II sind strenge Anforderungen zu stellen. Die Rn. 115 bis 118 zu § 29 Absatz 3 gelten entsprechend.

#### IV. Der Inhalt des Genehmigungsbescheides

- 25** 1. Rn. 119 ff. der VwV zu § 29 Absatz 3 gelten entsprechend mit der Besonderheit, dass
- 26** 2. von der Fahrzeitbeschränkung abzusehen ist, wenn Transporte mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen durchgeführt werden, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt und diese Geschwindigkeit transportbedingt eingehalten werden kann, sofern die in Nummer III.2 (Rn. 19 ff.) aufgeführten Abmessungen nicht überschritten

werden. Erforderlichenfalls ist vorzuschreiben, dass sich solche Fahrzeuge wie Züge nach § 4 Absatz 2 StVO zu verhalten haben.

- 27** 3. Ragt die Ladung mehr als 50 cm nach vorn hinaus, so ist die Auflage zu erteilen, die Ladung durch eine rot-weiß gestreifte Schutzvorrichtung zu sichern, die bei Dunkelheit blendfrei zu beleuchten ist. Soweit möglich, ist dazu eine mindestens 50 cm lange Schutzkappe über das vordere Ende der Ladung zu stülpen und so zu befestigen, dass die Ladung nicht nach vorn verrutschen kann.
- 28** 4. Ragt die Ladung nach hinten hinaus, sind folgende Auflagen zu erteilen:
- a) Die Ladung, insbesondere deren hintere Enden, sind durch Spannmittel oder sonstige Vorrichtungen ausreichend zu sichern.
  - b) Es darf nur abgebogen werden, wenn das wegen des Ausschwenkens der Ladung ohne Gefährdung, insbesondere des nachfolgenden Verkehrs oder des Gegenverkehrs, möglich ist.
- 29** V. Im Übrigen sind die Verwaltungsvorschriften zu § 29 Absatz 3 entsprechend anzuwenden mit Ausnahme der Begrenzungen der Anzahl an zulässigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (vgl. zu § 29 Absatz 3; Randnummer 95).
- 30** Rn. 31 bis Rn. 92 (weggefallen).

Zu Nummer 5b

- 93** I. Ausnahmen von der Anlegepflicht

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

**94** – das Anlegen der Gurte aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist oder

**95** – die Körpergröße weniger als 150 cm beträgt.

**96** II. Ausnahmen von der Schutzhelmtragepflicht

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

**97** III. Voraussetzungen

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

**98** IV. Geltungsdauer und Auflagen

Die Ausnahmegenehmigungen sind widerruflich und befristet zu erteilen.

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

Zu Nummer 6

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

Zu Nummer 7

**101** I. Voraussetzung der Genehmigung

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

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

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

**107** II. Das Verfahren

1. Vom Antragsteller sind folgende Unterlagen zu verlangen:

a) Fracht- und Begleitpapiere,

**108** b) falls es sich um eine Beförderung über eine Straßenstrecke von mehr als 100 km handelt, eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung über die Unmöglichkeit der fristgerechten Schienenbeförderung,

**109** c) für grenzüberschreitenden Verkehr ein Nachweis über die Abfertigungszeiten der Grenzzollstelle für Ladungen auf Lastkraftwagen,

**110** d) Kraftfahrzeug- und Anhängerschein. Für ausländische Kraftfahrzeuge, in deren Zulassungspapieren zulässiges Gesamtgewicht und Motorleistung nicht eingetragen sind, ist eine entsprechende amtliche Bescheinigung erforderlich.

**111** 2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller die Dringlichkeit der Beförderung durch eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer nachweist oder sonst glaubhaft macht.

III. Inhalt der Genehmigung

**112** 1. Der Beförderungsweg braucht nur festgelegt zu werden, wenn das aus verkehrlichen Gründen geboten ist.

- 113** 2. Für grenzüberschreitenden Verkehr ist die Beförderungszeit so festzulegen, daß das Kraftfahrzeug an der Grenze voraussichtlich zu einem Zeitpunkt eintrifft, an dem sowohl die deutsche als auch die ausländische Grenzzollstelle zur Abfertigung von Ladungen besetzt ist.
- 114** 3. Die für die Beförderung zugelassenen Güter sind einzeln und genau aufzuführen.

Zu Nummer 9

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

Zu Nummer 10

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

Zu Nummer 11

#### **Ausnahmegenehmigungen für schwerbehinderte Menschen**

- 117** I. Parkerleichterungen

1. Schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung kann gestattet werden,

- 118** a) an Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot angeordnet ist (Zeichen 286, 290.1), bis zu drei Stunden zu parken. Antragstellern kann für bestimmte Haltverbotsstrecken eine längere Parkzeit genehmigt

werden. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung auf einer Parkscheibe (§ 13 Absatz 2 Nr. 2, Bild 318) ergeben,

- 119** b) im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290.1) die zugelassene Parkdauer zu überschreiten,
- 120** c) an Stellen, die durch Zeichen 314 und 315 gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, über die zugelassene Zeit hinaus zu parken,
- 121** d) in Fußgängerzonen, in denen das Be- oder Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, während der Ladezeiten zu parken,
- 122** e) an Parkuhren und bei Parkscheinautomaten zu parken, ohne Gebühr und zeitliche Begrenzung,
- 123** f) auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden zu parken. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung einer Parkscheibe (§ 13 Absatz 2 Nummer 2, Bild 318) ergeben,
- 124** g) in verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1) außerhalb der gekennzeichneten Flächen ohne den durchgehenden Verkehr zu behindern, zu parken,
- 125** sofern in zumutbarer Entfernung keine andere Parkmöglichkeit besteht. Die vorgenannten Parkerleichterungen dürfen mit allen Kraftfahrzeugen in Anspruch genommen werden.
- 126** Die höchstzulässige Parkzeit beträgt 24 Stunden.

- 127** 2. Die Berechtigung ist entweder durch den EU-einheitlichen Parkausweis für behinderte Menschen (vgl. Nummer X 1 Buchstabe b zu § 45 Absatz 1 bis 1e) oder durch einen besonderen Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt, nachzuweisen. Der Ausweis muss gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe angebracht sein.

## II. Voraussetzung der Ausnahmegenehmigung

- 128** 1. Schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind Personen im Sinne des § 229 Absatz 3 SGB IX.
- 129** 2. Schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die keine Fahrerlaubnis besitzen, kann ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung (Nummer I.1; Randnummer 117 ff.) erteilt werden
- 130** In diesen Fällen ist den schwerbehinderten Menschen eine Ausnahmegenehmigung des Inhalts auszustellen, dass der sie jeweils befördernde Kraftfahrzeugführer von den aufgeführten Vorschriften der StVO befreit ist.
- 131** 3. Die Randnummern 117 bis 130 sind sinngemäß auch auf die nachstehend aufgeführten Personengruppen anzuwenden:
- 132** a) Blinde Menschen,
- 133** b) Schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen, wobei die zeitlichen Begrenzungen, die eine Betätigung der Parkscheibe voraussetzen, nicht gelten,
- 134** c) Schwerbehinderte Menschen mit den Merkzeichen G und B und einem GdB von wenigstens 70 allein für Funktionsstörungen an den unteren Gliedmaßen (und der Lendenwirbelsäule, soweit sich diese auf das

Gehvermögen auswirken) und gleichzeitig einem GdB von wenigstens 50 für Funktionsstörungen des Herzens oder der Atmungsorgane,

- 135** d) Schwerbehinderte Menschen, die an Morbus Crohn oder Colitis ulcerosa erkrankt sind, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von wenigstens 60 vorliegt,
- 136** e) Schwerbehinderte Menschen mit künstlichem Darmausgang und zugleich künstlicher Harnableitung, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von wenigstens 70 vorliegt.
- 137** f) Eine Ausnahmegenehmigung kann auch denjenigen schwerbehinderten Menschen erteilt werden, die nach versorgungsärztlicher Feststellung dem Personenkreis nach den Randnummern 134 bis 136 gleichzustellen sind.

### III. Das Verfahren

- 138** 1. Der Antrag auf Ausnahmegenehmigung ist bei der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu stellen.
- 139** 2. Die Dauerausnahmegenehmigung wird für maximal fünf Jahre in stets widerruflicher Weise erteilt.
- 140** 3. Die Ausnahmegenehmigung soll in der Regel gebührenfrei erteilt werden.

### **141** IV. Inhalt der Genehmigung

Für den Genehmigungsbescheid ist ein bundeseinheitliches Formblatt zu verwenden, welches das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt macht (vgl. Rn. 128).

**142** V. Geltungsbereich

Die Ausnahmegenehmigungen gelten für das ganze Bundesgebiet.

**Parkerleichterungen für Ärzte**

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

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

„Arzt – Notfall –  
Name des Arztes ....  
Landesärztekammer“,

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

Zu Nummer 12

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

Zu Absatz 1a Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverboten oder Verkehrsumleitungen

**146** Bei der Bevorrechtigung geht die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs aller Verkehrsteilnehmer vor. Vor jeder Entscheidung über eine Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind die Straßenbaubehörden und die Polizeien zu hören. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle, wenn von einer Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen elektrisch betriebener Fahrzeuge ausgenommen werden sollen. Der

Zustimmung bedarf es nicht, wenn und soweit die oberste Landesbehörde die Straßenverkehrsbehörde vom Erfordernis der Zustimmung befreit hat.

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

Zu Satz 3

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

#### **Zu § 47 Örtliche Zuständigkeit**

Zu Absatz 1 und Absatz 2 Nr. 1

- 1** Über Anträge auf Erteilung einer Dauererlaubnis und Dauerausnahmegenehmigung sollte in der Regel diejenige Straßenverkehrsbehörde entscheiden, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung, bei der eine Pflicht zur Eintragung in das Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister besteht, hat. Will diese Behörde das Verfahren abgeben, so hat sie das eingehend zu begründen und über den Antragsteller ausführlich zu berichten.

#### **Zu § 48 Verkehrsunterricht**

- 1** I. Zum Verkehrsunterricht sind auch Jugendliche von 14 Jahren an, Halter sowie Aufsichtspflichtige in Betrieben und Unternehmen heranzuziehen, wenn sie ihre Pflichten nicht erfüllt haben.

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

## **Artikel 2**

## **Inkrafttreten**

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 22. Oktober 1998

Der Bundesminister für Verkehr

Wissmann

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Angela Merkel

## **Anlage**

**Katalog der Verkehrszeichen (VzKat)**

**Inhaltsübersicht**

[Teil 1 – Allgemeines](#)

[Teil 2 – Gefahrzeichen nach Anlage 1 \(zu § 40 Absatz 6 und 7 StVO\)](#)

[Teil 3 – Vorschriftzeichen nach Anlage 2 \(zu § 41 Absatz 1 StVO\)](#)

[Teil 4 – Richtzeichen nach Anlage 3 \(zu § 42 Absatz 2 StVO\)](#)

[Teil 5 – Verkehrseinrichtungen nach Anlage 4 \(zu § 43 Absatz 3 StVO\)](#)

[Teil 6 – Sonstige Zeichen nach StVO](#)

[Teil 7 – Zusatzzeichen nach § 39 Absatz 3 StVO, § 41 Absatz 2 StVO](#)

[Anhang – Komplettübersicht](#)

## **Anlagen (nichtamtliches Verzeichnis)**

[Anlage 1: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 1 - Allgemeines](#)

[Anlage 2: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 2 - Gefahrzeichen nach Anlage 1 \(zu § 40 Absatz 6 und 7 StVO\)](#)

[Anlage 3: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 3 - Vorschriftzeichen nach Anlage 2 \(zu § 41 Absatz 1 StVO\)](#)

[Anlage 4: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 4 - Richtzeichen nach Anlage 3 \(zu § 42 Absatz 2 StVO\)](#)

[Anlage 5: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 5 - Verkehrseinrichtungen nach Anlage 4 \(zu § 43 Absatz 3 StVO\)](#)

Anlage 6: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 6 - Sonstige Zeichen nach StVO

Anlage 7: Katalog der Verkehrszeichen, Teil 7 - Zusatzzeichen nach § 39 Absatz 3 StVO, § 41 Absatz 2 StVO

Anlage 8: Anhang - Komplettübersicht

\*Redakt. Anm.:

Die VwV-StVO vom 22. Oktober 1998 (BAnz. Nr. 246b, ber. 1999 S. 947), die vom BMV und vom BMU nach Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist, wurde gemäß Art. 1 der VwV vom 26. Januar 2001 (BAnz. Nr. 21, S. 1419, ber. S. 5206) als Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung neu erlassen.