

# Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland  
(VkB1)

## INHALTSVERZEICHNIS

### Amtlicher Teil

| Nr.                   | Dat.              | VkB1 1970                                                                                                  | Seite |
|-----------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Straßenverkehr</b> |                   |                                                                                                            |       |
| 388                   | 7. Dezember 1970. | Verordnungswerk „Neue Straßenverkehrs-Ordnung“                                                             |       |
|                       | 1.                | Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970                                                              |       |
|                       | 2.                | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970                         |       |
|                       | 3.                | Begründung zur Straßenverkehrs-Ordnung                                                                     |       |
|                       | 4.                | Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. November 1970                       |       |
|                       | 5.                | Begründung zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung                              |       |
|                       | 6.                | Verordnung zur Änderung der Fahrzeugteileverordnung vom 16. November 1970                                  |       |
|                       | 7.                | Begründung zur Verordnung zur Änderung der Fahrzeugteileverordnung . . .                                   | 734   |
| 389                   | 28. 10. 1970      | § 53a Abs. 4 StVZO; hier: Verzögerungsabhängig geschaltete Warnblinkanlagen . . . . .                      | 834   |
| 390                   | 29. 10. 1970      | Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße . . . . .   | 834   |
| 391                   | 12. 11. 1970      | Deutsch-amerikanische Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen . . . . . | 834   |
| 392                   | 3. 11. 1970       | Angabe einer „Liste Nr.“ im Kraftfahrzeugschein und im Anhängerschein . . . .                              | 835   |

|                          |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |     |
|--------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Binnenschifffahrt</b> |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |     |
| 393                      | 27. 10. 1970 | Schiffahrtspolizeiliche Verordnung über das Längsseitsschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe . . . . .                                                                                                                                                                                                     | 835 |
| 394                      | 11. 11. 1970 | Verordnung Nr. 28/70 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 26. Oktober 1970<br>(FA Nr. 17/70 Frachtenausschuß für den Rhein)<br>(FA Nr. 18/70 Frachtenausschuß Dortmund)<br>(FC Nr. 12/70 Frachtenausschuß Bremen)<br>(FG Nr. 6/70 Frachtenausschuß Berlin) . . . | 835 |
| 395                      | 28. 10. 1970 | Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                          | 837 |
| 396                      | 30. 10. 1970 | Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                          | 837 |
| 397                      | 30. 11. 1970 | Berichtigung . . . . .                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 837 |

| Nr.                      | Dat.         | VkB1 1970                                                                                                                                                                                                                                      | Seite |
|--------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>Seeverkehr</b>        |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 398                      | 11. 11. 1970 | Schiffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr . . . . .                                                                                                                                          | 837   |
| 399                      | 5. 11. 1970  | Ungültigkeitserklärung verlorengegangener Schiffsmeßbriefe . . . . .                                                                                                                                                                           | 837   |
| <b>Luftfahrt</b>         |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 400                      | 29. 10. 1970 | Sonderlandeplatz Salzgitter-Bad                                                                                                                                                                                                                | 838   |
| <b>Straßenbau</b>        |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 401                      | 3. 11. 1970  | Ausbildung der Querneigung von Standspuren an mehrspurigen Richtungsfahrbahnen . . . . .                                                                                                                                                       | 838   |
| <b>Wasserstraßen</b>     |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 402                      | 5. 11. 1970  | Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaues des Rhein-Herne-Kanals . . . . .                                                                                                                                               | 839   |
| 403                      | 5. 11. 1970  | Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaues der Elbe . . . . .                                                                                                                                                             | 839   |
| 404                      | 10. 11. 1970 | Bekanntmachung zu dem Gesetz vom 29. November 1967 über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 23. Oktober 1970 . . . | 839   |
| <b>Personalmeldungen</b> |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 405                      | 8. 12. 1970  | Stellenausschreibung . . . . .                                                                                                                                                                                                                 | 839   |
| <b>Aufgebote</b>         |              |                                                                                                                                                                                                                                                |       |
| 405a                     | 30. 11. 1970 | Aufbietung verllorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe                                                                                                                                                                                         |       |
| 405b                     | 30. 11. 1970 | Aufbietung verllorener Führerscheine                                                                                                                                                                                                           |       |
| 405c                     | 30. 11. 1970 | Aufbietung verllorener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge                                                                                             |       |

844a—844www

### Nichtamtlicher Teil

|                            |     |
|----------------------------|-----|
| <b>Zeitschriftenschau</b>  |     |
| Übersicht . . . . .        | 840 |
| Auslese . . . . .          | 842 |
| <b>Bücherschau</b>         |     |
| Neuerscheinungen . . . . . | 844 |
| <b>Rechtsprechung</b>      |     |
|                            | 844 |

24. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 8. Dezember 1970

Heft 22

**AMTLICHER TEIL****Straßenverkehr****Nr. 388 Verordnungswerk „Neue Straßenverkehrs-  
Ordnung“**

Bonn, den 7. Dezember 1970  
StV 2 Nr. 2411 Va/70

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1565),
2. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 24. November 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 228 vom 8. Dezember 1970),
3. Begründung zur Straßenverkehrs-Ordnung,
4. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I Nr. 109 vom 8. Dezember 1970),
5. Begründung zur Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
6. Verordnung zur Änderung der Fahrzeugteilverordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I Nr. 109 vom 8. Dezember 1970),
7. Begründung zur Verordnung zur Änderung der Fahrzeugteilverordnung.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder



# Straßenverkehrs-Ordnung

## — StVO —

Vom 16. November 1970

### Inhaltsübersicht

|                                                             |          |
|-------------------------------------------------------------|----------|
| <b>I. Allgemeine Verkehrsregeln</b>                         | <b>§</b> |
| Grundregeln .....                                           | 1        |
| Straßenbenutzung durch Fahrzeuge .....                      | 2        |
| Geschwindigkeit .....                                       | 3        |
| Abstand .....                                               | 4        |
| Überholen .....                                             | 5        |
| Vorbeifahren .....                                          | 6        |
| Nebeneinanderfahren .....                                   | 7        |
| Vorfahrt .....                                              | 8        |
| Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren .....                  | 9        |
| Einfahren und Anfahren .....                                | 10       |
| Besondere Verkehrslagen .....                               | 11       |
| Halten und Parken .....                                     | 12       |
| Parkuhr und Parkscheibe .....                               | 13       |
| Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen .....           | 14       |
| Liegenbleiben von Fahrzeugen .....                          | 15       |
| Warnzeichen .....                                           | 16       |
| Beleuchtung .....                                           | 17       |
| Autobahnen und Kraftfahrstraßen .....                       | 18       |
| Bahnübergänge .....                                         | 19       |
| Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel .....              | 20       |
| Personenbeförderung .....                                   | 21       |
| Ladung .....                                                | 22       |
| Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers .....                | 23       |
| Besondere Fortbewegungsmittel .....                         | 24       |
| Fußgänger .....                                             | 25       |
| Fußgängerüberwege .....                                     | 26       |
| Verbände .....                                              | 27       |
| Tiere .....                                                 | 28       |
| Übermäßige Straßenbenutzung .....                           | 29       |
| Lärmschutz und Sonntagsfahrverbot .....                     | 30       |
| Sport und Spiel .....                                       | 31       |
| Verkehrshindernisse .....                                   | 32       |
| Verkehrsbeeinträchtigungen .....                            | 33       |
| Unfall .....                                                | 34       |
| Sonderrechte .....                                          | 35       |
| <b>II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen</b>                |          |
| Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten .....              | 36       |
| Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen .....             | 37       |
| Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht .....               | 38       |
| Verkehrszeichen .....                                       | 39       |
| Gefahrzeichen .....                                         | 40       |
| Vorschriftzeichen .....                                     | 41       |
| Richtzeichen .....                                          | 42       |
| Verkehrseinrichtungen .....                                 | 43       |
| <b>III. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften</b> |          |
| Sachliche Zuständigkeit .....                               | 44       |
| Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen .....             | 45       |
| Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis .....                     | 46       |
| Örtliche Zuständigkeit .....                                | 47       |
| Verkehrsunterricht .....                                    | 48       |
| Ordnungswidrigkeiten .....                                  | 49       |
| Sonderregelung für die Insel Helgoland .....                | 50       |
| Sonderregelung für Berlin .....                             | 51       |
| Geltung im Land Berlin .....                                | 52       |
| Inkrafttreten .....                                         | 53       |

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 837), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

## I. Allgemeine Verkehrsregeln

### § 1

#### Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

### § 2

#### Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte.

(2) Es ist möglich weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit. Davon dürfen mehrspurige Kraftfahrzeuge auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung nur dann abweichen, wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt. Fahrstreifen ist der Teil einer Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt.

(3) Fahrzeuge, die in der Längsrichtung einer Schienenbahn verkehren, müssen diese, soweit möglich, durchfahren lassen.

(4) Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie haben rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn sie Fußgänger nicht behindern; das gilt auch für Fahrräder mit Hilfsmotor, die

1. auf ebener Strecke nicht schneller als 25 km/h fahren können oder

2. durch Treten fortbewegt werden.

### § 3

#### Geschwindigkeit

(1) Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf nur so schnell fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, daß dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muß er jedoch so langsam fahren, daß er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann.

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

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h,
2. außerhalb geschlossener Ortschaften
  - a) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 7,5 t, ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhänger und Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t mit Anhänger und für Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger 80 km/h,
  - b) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, für alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t

und für Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen

60 km/h.

### § 4

#### Abstand

(1) Der Abstand von einem vorausfahrenden Fahrzeug muß in der Regel so groß sein, daß auch dann hinter ihm gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Der Vorausfahrende darf nicht ohne zwingenden Grund stark bremsen.

(2) Kraftfahrzeuge, für die eine besondere Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, sowie Züge, die länger als 7 m sind, müssen außerhalb geschlossener Ortschaften ständig so großen Abstand von dem vorausfahrenden Kraftfahrzeug halten, daß ein überholendes Kraftfahrzeug einscheren kann. Das gilt nicht,

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

### § 5

#### Überholen

(1) Es ist links zu überholen.

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

(3) Das Überholen ist unzulässig:

1. bei unklarer Verkehrslage oder
  2. wo es durch Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) verboten ist.
- (4) Wer zum Überholen ausscheren will, muß auf den nachfolgenden Verkehr achten. Das Ausscheren ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Der Überholende muß sich sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen. Er darf dabei den Überholten nicht behindern.

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

(6) Wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Der Führer eines langsameren Fahrzeuges muß seine Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist.

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

### § 6

#### Vorbeifahren

Wer an einem haltenden Fahrzeug, einer Absperrung oder einem sonstigen Hindernis auf der Fahrbahn links vorbeifahren will, muß entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Muß er ausscheren, so hat er auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und das Ausscheren — wie beim Überholen — anzukündigen.

### § 7

#### Nebeneinanderfahren

Ist der Verkehr so dicht, daß sich auf den Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, so darf rechts schneller als links gefahren werden. Dann darf ein Fahrstreifen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer ausgeschlossen ist; nach rechts darf nur ausscheren, wer dort halten, nach rechts abbiegen oder einer durch Pfeile auf der Fahrbahn vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 297) folgen will. Jeder Fahrstreifenwechsel ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

## § 8

**Vorfahrt**

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

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

(2) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muß rechtzeitig durch sein Fahrverhalten, insbesondere durch mäßige Geschwindigkeit, erkennen lassen, daß er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, daß er den, der die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert. Kann er das nicht übersehen, weil die Straßenstelle unübersichtlich ist, so darf er sich vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hineintasten, bis er die Übersicht hat. Auch wenn der, der die Vorfahrt hat, in die andere Straße abbiegt, darf ihn der Wartepflichtige nicht wesentlich behindern.

(3) Diese Vorschriften gelten für Fahrzeuge aller Art. Fußgänger, die Fahrzeuge mitführen, müssen stets warten.

## § 9

**Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren**

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

(2) Radfahrer, die abbiegen wollen, müssen an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Kraftfahrzeuge bleiben.

(3) Wer abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge und Radfahrer auch dann, wenn sie neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Auf Fußgänger muß er besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, muß er warten.

(4) Wer nach links abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollen, durchfahren lassen.

(5) Beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren muß sich der Fahrzeugführer darüber hinaus so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.

## § 10

**Einfahren und Anfahren**

Wer aus einem Grundstück auf eine Straße oder von anderen Straßenteilen auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen. Er hat seine Absicht rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

## § 11

**Besondere Verkehrslagen**

(1) Stockt der Verkehr, so darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen niemand in die Kreuzung oder Einmündung einfahren, wenn er auf ihr warten müßte.

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

## § 12

**Halten und Parken**

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,
2. im Bereich von scharfen Kurven,
3. auf Beschleunigungstreifen und auf Verzögerungstreifen,
4. auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5 m davor,
5. auf Bahnübergängen und
6. soweit es durch folgende Verkehrszeichen verboten ist:
  - a) Haltverbot (Zeichen 283),
  - b) eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286),
  - c) Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295),
  - d) Richtungspfeile auf der Fahrbahn (Zeichen 297) und
  - e) rotes Dauerlicht (§ 37 Abs. 3).

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

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,
2. bis zu 10 m vor Lichtzeichen und den Zeichen „Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen 205) und „Halt! Vorfahrt gewähren!“ (Zeichen 206), wenn sie dadurch verdeckt werden,
3. vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,
4. bis zu je 15 m vor und hinter Haltestellenschildern (Zeichen 224 und 226),
5. an Taxenständen (Zeichen 229),
6. vor und hinter Andreaskreuzen (Zeichen 201)
  - a) innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 310 und 311) bis zu je 5 m,
  - b) außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu je 50 m,
7. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist und
8. soweit es durch folgende Verkehrszeichen verboten ist:
  - a) Vorfahrtstraße (Zeichen 306),
  - b) Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 und 296),
  - c) Parken auf Gehwegen (Zeichen 315),
  - d) Grenzmarkierung für Parkverbote (Zeichen 299) und
  - e) Parkplatz (Zeichen 314) mit Zusatzschild.

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch für den, der nur halten will; jedenfalls muß auch er dazu auf der rechten Seite rechts bleiben. Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220), darf links gehalten und geparkt werden.

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

## § 13

**Parkuhr und Parkscheibe**

(1) An Parkuhren darf nur gehalten werden

1. zum Ein- oder Aussteigen,
2. zum Be- oder Entladen oder
3. während des Laufes der Uhr.

Die längste auf der Uhr angegebene Parkzeit darf nicht überschritten werden. Das Haltverbot kann durch Aufschrift auf der Uhr auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein.

(2) Im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290 und 292) oder wo durch ein Zusatzschild zum Zeichen 314 die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 291) vorgeschrieben ist, ist das Parken (§ 12 Abs. 2) nur erlaubt

1. für die Zeit, die auf dem Zeichen 290 oder dem Zusatzschild zum Zeichen 314 angegeben ist und

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

Wo in der Haltverbotszone Parkuhren aufgestellt sind, gelten deren Anordnungen.

#### § 14

##### Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen

(1) Wer ein- oder aussteigt, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(2) Verläßt der Führer sein Fahrzeug, so muß er die nötigen Maßnahmen treffen, um Unfälle oder Verkehrsstörungen zu vermeiden. Kraftfahrzeuge sind auch gegen unbefugte Benutzung zu sichern.

#### § 15

##### Liegenbleiben von Fahrzeugen

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

#### § 16

##### Warnzeichen

(1) Schall- und Leuchtzeichen darf nur geben

1. wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt (§ 5 Abs. 5) oder
2. wer sich oder andere gefährdet sieht.

(2) Warnblinklicht darf außer beim Liegenbleiben (§ 15) nur einschalten

1. wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder
2. der Führer eines Schulbusses, solange Kinder ein- oder aussteigen.

(3) Schallzeichen dürfen nicht aus einer Folge verschiedenen hoher Töne bestehen.

#### § 17

##### Beleuchtung

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, sind die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen zu benutzen. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein.

(2) Mit Begrenzungsleuchten (Standlicht) allein darf nicht gefahren werden. Auf Straßen mit durchgehender, ausreichender Beleuchtung darf auch nicht mit Fernlicht gefahren werden. Es ist rechtzeitig abzublenden, wenn ein Fahrzeug entgegenkommt oder mit geringem Abstand vorausfährt oder wenn es sonst die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert. Wenn nötig, ist entsprechend langsamer zu fahren.

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

(4) Haltende Fahrzeuge sind außerhalb geschlossener Ortschaften mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, nur die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen; eigene Beleuchtung ist entbehrlich, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht. Unbeleuchtete Kleinkraftfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder, Handfahrzeuge und

unbespannte Fuhrwerke dürfen auf der Fahrbahn nicht stehen gelassen werden.

(5) Führen Fußgänger einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen an Holmen oder Handfahrzeuge mit, so ist mindestens eine nach vorn und hinten gut sichtbare, nicht blendende Leuchte mit weißem Licht auf der linken Seite anzubringen oder zu tragen.

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

#### § 18

##### Autobahnen und Kraftfahrstraßen

(1) Autobahnen (Zeichen 330) und Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, die auf ebener Strecke schneller als 60 km/h fahren können; werden Anhänger mitgeführt, so gilt das gleiche für den Zug. Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4 m und nicht breiter als 2,5 m sein. Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen diese Straßen nicht benutzen.

(2) Auf Autobahnen darf nur an gekennzeichneten Anschlußstellen (Zeichen 330) eingefahren werden, auf Kraftfahrstraßen nur an Kreuzungen oder Einmündungen.

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

(4) Beim Überholen muß eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen sein.

(5) Auf Autobahnen darf innerhalb geschlossener Ortschaften schneller als 50 km/h gefahren werden. Auf ihnen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen

1. für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t, ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhänger, Lastkraftwagen mit Anhänger und Zugmaschinen mit Anhänger sowie für Kraftomnibusse ohne Anhänger oder mit Gepäckanhänger 80 km/h,
2. für Kraftfahrzeuge mit Anhänger und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit Anhänger, für Zugmaschinen mit zwei Anhängern sowie für Kraftomnibusse mit Anhänger oder Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen 60 km/h.

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

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

(7) Wenden und Rückwärtsfahren sind verboten.

(8) Halten ist verboten.

(9) Stockt der Verkehr auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen, so müssen die Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Fahrbahn eine freie Gasse bilden.

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

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

#### § 19

##### Bahnübergänge

(1) Schienenfahrzeuge haben Vorrang

1. auf Bahnübergängen mit Andreaskreuz (Zeichen 201),
2. auf Bahnübergängen über Fuß-, Feld- oder Waldwege und

3. in Hafengebieten, wenn an den Einfahrten das Andreaskreuz mit dem Zusatzschild „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ steht.

Der Straßenverkehr darf sich solchen Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern.

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

1. sich ein Schienenfahrzeug nähert,
2. rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden,
3. die Schranken sich senken oder geschlossen sind oder
4. ein Bahnbediensteter Halt gebietet.

Hat rotes Blinklicht die Form eines Pfeiles, so hat nur zu warten, wer in die Richtung des Pfeiles abbiegen will. Das Senken der Schranken kann durch Glockenzeichen angekündigt werden.

(3) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Züge haben in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2 und 3 außerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen, auf denen sie von mehrspurigen Fahrzeugen überholt werden können und dürfen, schon unmittelbar nach der einstreifigen Bake (Zeichen 162) zu warten.

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

(5) Wer einen Fuß-, Feld- oder Waldweg benutzt, muß sich an Bahnübergängen ohne Andreaskreuz entsprechend verhalten.

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

(7) Die Scheinwerfer wartender Kraftfahrzeuge dürfen niemand blenden.

## § 20

### Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel

(1) Wenn an Haltestellen (Zeichen 224 oder 226) die Fahrgäste auf der Fahrbahn ein- oder aussteigen, darf an den öffentlichen Verkehrsmitteln rechts nur in mäßiger Geschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, daß eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muß der Fahrzeugführer warten.

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

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

## § 21

### Personenbeförderung

(1) Es ist verboten, Personen mitzunehmen

1. auf Krafträdern ohne besonderen Sitz,
2. auf Zugmaschinen ohne geeignete Sitzgelegenheit oder
3. in Wohnwagen mit nur einer Achse oder mit Doppelachse hinter Kraftfahrzeugen.

(2) Auf der Ladefläche von Lastkraftwagen dürfen nur bis zu 8 Personen mitgenommen werden, wenn sie die Ladung begleiten müssen, auf der Ladefläche zu arbeiten haben oder wenn sie mit dem für ihren Arbeitgeber eingesetzten Fahrzeug zu oder von ihrer Arbeitsstelle befördert werden. Auf der Ladefläche von Anhängern darf niemand mitgenommen werden. Jedoch dürfen auf Anhängern, wenn diese für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, Personen auf geeigneten Sitzgelegenheiten mitgenommen werden. Das Stehen während der Fahrt ist verboten, soweit es nicht zur Begleitung der Ladung oder zur Arbeit auf der Ladefläche erforderlich ist.

(3) Auf Fahrrädern dürfen nur Kinder unter 7 Jahren von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen

werden, wenn für die Kinder besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können.

## § 22

### Ladung

(1) Die Ladung sowie Spannketten, Geräte und sonstige Ladeeinrichtungen sind verkehrssicher zu verstauen und gegen Herabfallen und vermeidbares Lärmen besonders zu sichern.

(2) Fahrzeug und Ladung dürfen zusammen nicht höher als 4 m und nicht breiter als 2,5 m sein. Fahrzeuge, die für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden, dürfen, wenn sie mit land- oder forstwirtschaftlichen Erzeugnissen beladen sind, samt Ladung höher als 4 m, aber nicht breiter als 3 m sein.

(3) Die Ladung darf nach vorn nicht über das Fahrzeug, bei Zügen nicht über das ziehende Fahrzeug hinausragen.

(4) Nur bei Beförderungen über eine Wegstrecke bis zu 100 km darf die Ladung nach hinten hinausragen. Fahrzeug oder Zug samt Ladung darf nicht länger als 20 m sein. Ragt das äußerste Ende der Ladung mehr als 1 m über die Rückstrahler des Fahrzeugs nach hinten hinaus, so ist es kenntlich zu machen durch mindestens

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

Diese Sicherungsmittel dürfen nicht höher als 1,5 m über der Fahrbahn angebracht werden. Wenn nötig (§ 17 Abs. 1), ist mindestens eine Leuchte mit rotem Licht an gleicher Stelle anzubringen, außerdem ein roter Rückstrahler nicht höher als 90 cm.

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

## § 23

### Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

(1) Der Fahrzeugführer ist dafür verantwortlich, daß seine Sicht nicht durch die Besetzung, die Ladung oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt wird. Er muß dafür sorgen, daß das Fahrzeug, der Zug, das Gespann sowie die Ladung und die Besetzung vorschriftsmäßig sind und daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung nicht leidet. Er muß auch dafür sorgen, daß die vorgeschriebenen Kennzeichen stets gut lesbar sind. Vorgeschriebene Beleuchtungseinrichtungen müssen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern sowie an Fahrrädern auch am Tage vorhanden und betriebsbereit sein, sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, daß sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1).

(2) Der Fahrzeugführer muß das Fahrzeug, den Zug oder das Gespann auf dem kürzesten Weg aus dem Verkehr ziehen, falls unterwegs auftretende Mängel, welche die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigen, nicht alsbald beseitigt werden; dagegen dürfen Kleinkrafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder dann geschoben werden.

(3) Radfahrer und Führer von Krafträdern dürfen sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Sie dürfen nicht freihändig fahren. Die Füße dürfen sie nur dann von den Pedalen oder den Fußrasten nehmen, wenn der Straßenzustand es erfordert.

## § 24

**Besondere Fortbewegungsmittel**

(1) Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller und ähnliche Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung.

(2) Mit Krankenfahrstühlen dürfen Gehwege und Seitenstreifen in Schrittgeschwindigkeit benutzt werden.

## § 25

**Fußgänger**

(1) Fußgänger müssen die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn dürfen sie nur gehen, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat. Benutzen sie die Fahrbahn, so müssen sie innerhalb geschlossener Ortschaften am rechten oder linken Fahrbahnrand gehen; außerhalb geschlossener Ortschaften müssen sie am linken Fahrbahnrand gehen, wenn das zumutbar ist. Bei Dunkelheit, bei schlechter Sicht oder wenn die Verkehrslage es erfordert, müssen sie einzeln hintereinander gehen.

(2) Fußgänger, die Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführen, müssen die Fahrbahn benutzen, wenn sie auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen die anderen Fußgänger erheblich behindern würden. Benutzen Fußgänger, die Fahrzeuge mitführen, die Fahrbahn, so müssen sie am rechten Fahrbahnrand gehen; vor dem Abbiegen nach links dürfen sie sich nicht links einordnen.

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

(4) Fußgänger dürfen Absperrungen, wie Stangen- oder Kettengeländer, nicht überschreiten. Absperrschranken (§ 43) verbieten das Betreten der abgesperrten Straßenfläche.

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

## § 26

**Fußgängerüberwege**

(1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den Fußgängern, welche die Fahrbahn auf dem Überweg erkennbar überschreiten wollen, das Überqueren zu ermöglichen. Deshalb dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.

(2) Stockt der Verkehr, so dürfen Fahrzeuge nicht auf den Überweg fahren, wenn sie auf ihm warten müßten.

(3) An Überwegen darf nur überholen oder an anderen Fahrzeugen vorbeifahren, wer übersehen kann, daß eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen ist. Wartet ein Fahrzeug vor dem Überweg, weil Fußgänger die Fahrbahn überschreiten, so dürfen andere Fahrzeuge es nicht überholen.

(4) Führt die Markierung über einen Radweg oder einen anderen Straßenteil, so gelten diese Vorschriften entsprechend.

## § 27

**Verbände**

(1) Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. Kinder- und Jugendgruppen zu Fuß müssen, soweit möglich, die Gehwege benutzen.

(2) Geschlossene Verbände, Leichenzüge und Prozessionen müssen, wenn ihre Länge dies erfordert, in angemessenen Abständen Zwischenräume für den übrigen Verkehr frei lassen; an anderen Stellen darf dieser sie nicht unterbrechen.

(3) Geschlossen ist ein Verband, wenn er für andere Verkehrsteilnehmer als solcher deutlich erkennbar ist. Bei Kraftfahrzeugverbänden muß dazu jedes einzelne Fahrzeug als zum Verband gehörig gekennzeichnet sein.

(4) Die seitliche Begrenzung geschlossen reitender oder zu Fuß marschierender Verbände muß, wenn nötig (§ 17 Abs. 1), mindestens nach vorn durch nicht blendende Leuchten mit weißem Licht, nach hinten durch Leuchten mit rotem Licht oder gelbem Blinklicht kenntlich gemacht werden. Gliedert sich ein solcher Verband in mehrere deutlich voneinander getrennte Abteilungen, dann ist jede auf diese Weise zu sichern. Eigene Beleuchtung brauchen die Verbände nicht, wenn sie sonst ausreichend beleuchtet sind.

(5) Der Führer des Verbandes hat dafür zu sorgen, daß die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden.

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

## § 28

**Tiere**

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

(2) Für Reiter, Führer von Pferden sowie Treiber und Führer von Vieh gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Zur Beleuchtung müssen mindestens verwendet werden:

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

## § 29

**Übermäßige Straßenbenutzung**

(1) Rennen mit Kraftfahrzeugen sind verboten.

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

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

## § 30

**Lärmschutz und Sonntagsfahrverbot**

(1) Bei der Benutzung von Fahrzeugen ist unnötiges Lärmen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotore unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn andere dadurch belästigt werden.

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

(3) An Sonntagen und Feiertagen dürfen in der Zeit von 0 bis 22 Uhr Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren. Das Verbot gilt nicht für Fahrten von und nach Berlin sowie im Verkehr mit der DDR.



(4) Feiertage im Sinne des Absatzes 2 sind  
Neujahr,  
Karfreitag,  
Ostermontag,  
Tag der Arbeit (1. Mai),  
Christi Himmelfahrt,  
Pfingstmontag,  
Fronleichnam, jedoch nur in Baden-Württemberg, Hessen,  
Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland.  
17. Juni,  
Allerheiligen (1. November), jedoch nur in Baden-Württemberg,  
Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland,  
Buß- und Bettag, jedoch nicht in Bayern,  
1. und 2. Weihnachtstag.

## § 31

**Sport und Spiel**

Sport und Spiele auf der Fahrbahn und den Seitenstreifen sind nur auf den dafür zugelassenen Straßen erlaubt (Zusatzschilder hinter Zeichen 101 und 250).

## § 32

**Verkehrshindernisse**

(1) Es ist verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Der für solche verkehrswidrigen Zustände Verantwortliche hat sie unverzüglich zu beseitigen und sie bis dahin ausreichend kenntlich zu machen, wenn nötig (§ 17 Abs. 1) durch Leuchten mit rotem Licht; erstreckt sich ein solches Hindernis nicht über die gesamte Breite der Fahrbahn, kann gelbes Licht verwendet werden.

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

## § 33

**Verkehrsbeeinträchtigungen**

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,
2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,
3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton, wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden. Das Umherfahren und das Parken (§ 12 Abs. 2) von Fahrzeugen nur zum Zwecke der Werbung sind verboten.

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

## § 34

**Unfall**

(1) Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte sofort zu halten, sich über die Unfallfolgen zu vergewissern und den Verkehr zu sichern. Unberührt bleiben die Pflichten, die sich aus den Vorschriften über die Hilfeleistung bei Unglücksfällen (§ 330 c des Strafgesetzbuches) und über die Verkehrsunfallflucht (§ 142 des Strafgesetzbuches) ergeben.

(2) Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

## § 35

**Sonderrechte**

(1) Von den Vorschriften dieser Verordnung sind die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der

Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.

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

1. wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband (§ 27) fahren lassen wollen,
  2. im übrigen bei jeder sonstigen übermäßigen Straßenbenutzung mit Ausnahme der nach § 29 Abs. 3 Satz 2.
- (3) Die Bundeswehr ist über Absatz 2 hinaus auch zu übermäßiger Straßenbenutzung befugt, soweit Vereinbarungen getroffen sind.

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

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

(6) Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum oder der Müllabfuhr dienen und durch einen weiß-roten Anstrich oder durch weiß-rot-weiße Warnfahnen gekennzeichnet sind, dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen und auf jeder Straßenseite in jeder Richtung zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert. Personen, die hierbei eingesetzt sind oder Straßen oder in deren Raum befindliche Anlagen zu beaufsichtigen haben, müssen bei ihrer Arbeit außerhalb von Gehwegen und Absperrungen auffällige Warnkleidung tragen.

(7) Fahrzeuge der Deutschen Bundespost, die der Beförderung von Postsendungen oder dem Bau oder der Unterhaltung von Fernmeldeeinrichtungen dienen, dürfen auf allen Straßen und Straßenteilen zu allen Zeiten fahren und halten, soweit ihr Einsatz dies erfordert.

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

**II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen**

## § 36

**Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten**

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

(2) An Kreuzungen ordnet an:

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

Hat der Beamte dieses Zeichen gegeben, so gilt es fort, solange er in der gleichen Richtung winkt oder nur seine Grundstellung beibehält.

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

2. Hochheben eines Armes:

„Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten“, für Verkehrsteilnehmer in der Kreuzung:

„Kreuzung räumen“.

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

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

(5) Die Polizeibeamten dürfen Verkehrsteilnehmer auch zur Verkehrskontrolle und zur Verkehrszählung anhalten.

## § 37

**Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen**

(1) Lichtzeichen gehen Vorrangregeln, vorrangregeln den Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen vor.

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

1. An Kreuzungen bedeuten:

Grün: „Der Verkehr ist freigegeben“.

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

Grüner Pfeil: „Nur in der Richtung des Pfeiles ist der Verkehr freigegeben“.

Gelb ordnet an: „Vor der Kreuzung auf das nächste Zeichen warten“, für Verkehrsteilnehmer in der Kreuzung: „Kreuzung räumen“.

Keines dieser Zeichen entbindet von der Sorgfaltpflicht.

Rot ordnet an: „Halt vor der Kreuzung“.

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

2. An anderen Straßenstellen, wie an Einmündungen und an Fußgängerüberwegen, haben die Lichtzeichen entsprechende Bedeutung.

3. Lichtzeichenanlagen können auf die Farbfolge Gelb — Rot beschränkt sein.

4. Für jeden von mehreren markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340) kann ein eigenes Lichtzeichen gegeben werden. Für Schienenbahnen können besondere Zeichen, auch in abweichenden Phasen, gegeben werden; das gilt auch für Linienomnibusse, die einen vom übrigen Fahrverkehr freigehaltenen Verkehrsraum benutzen.

5. Gelten die Lichtzeichen nur für Fußgänger oder nur für Radfahrer, so wird das durch das Sinnbild eines Fußgängers oder eines Fahrrades angezeigt. Für Fußgänger ist die Farbfolge Grün — Rot — Grün. Wechseln Grün auf Rot, während Fußgänger die Fahrbahn überschreiten, so haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen.

(3) Dauerlichtzeichen über jedem Fahrstreifen lassen den Verkehr nur in der einen oder anderen Richtung zu.

Rote gekreuzte Schrägbalken ordnen an:

„Der Fahrstreifen darf nicht benutzt werden, davor darf nicht gehalten werden“.

Ein grüner, nach unten gerichteter Pfeil bedeutet:

„Der Verkehr auf dem Fahrstreifen ist freigegeben“.

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

## § 38

**Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht**

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

Es ordnet an:

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

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

(3) Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es darf von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen nur verwendet werden, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

## § 39

**Verkehrszeichen**

(1) Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen.

(2) Auch Zusatzschilder sind Verkehrszeichen. Sie sind rechteckig und zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften. Sie sind dicht unter den Verkehrsschildern angebracht.

(3) Werden Sinnbilder auf anderen Verkehrsschildern als den in §§ 40 bis 42 dargestellten gezeigt, so bedeuten die Sinnbilder in den Zeichen

|     |                                      |
|-----|--------------------------------------|
| 251 | „Personenkraftwagen“,                |
| 253 | „Lastkraftwagen“,                    |
| 237 | „Radfahrer“,                         |
| 134 | „Fußgänger“,                         |
| 239 | „Reiter“,                            |
| 140 | „Treiber und Führer von Großtieren“. |

Folgende Sinnbilder bedeuten



Straßenbahn



Kraftomnibus



Personenkraftwagen mit Anhänger



Lastkraftwagen mit Anhänger



Kraftfahrzeuge, die nicht schneller als 20 km/h fahren können oder dürfen



Kraftträder auch mit Beiwagen



Kleinkraftträder und Fahrräder mit Hilfsmotor



Gespannfuhrwerke



Kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit explosionsgefährlichen Stoffen



Fußgänger mit Handfahrzeugen oder sonstigen Gegenständen

(4) Regelungen durch Verkehrszeichen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor.

## § 40

**Gefahrzeichen**

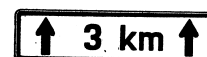
(1) Gefahrzeichen mahnen, sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten. Sie sind nur dort angebracht, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muß.

(2) Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie im allgemeinen 150 bis 250 m vor den Gefahrstellen. Ist die Entfernung erheblich geringer, so ist sie auf einem Zusatzschild angegeben, wie



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

(4) Ein Zusatzschild wie



kann die Länge der Gefahrstrecke angeben.



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

(6) Gefahrzeichen im einzelnen:

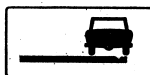
Zeichen 101



Gefahrstelle

Ein Zusatzschild kann die Gefahr näher bezeichnen. So warnt das

Zusatzschild



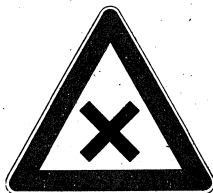
vor schlechtem Fahrbahnrand. Das

Zusatzschild

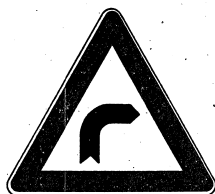


erlaubt, auf dieser Straße Wintersport zu treiben, gegebenenfalls zeitlich beschränkt, wie „9—17 h“.

Zeichen 102

Kreuzung oder Einmündung  
mit Vorfahrt von rechts

Zeichen 103

Kurve  
(rechts)

Zeichen 105

Doppelkurve  
(zunächst rechts)

Zeichen 108



Gefälle

Zeichen 110



Steigung

Zeichen 112



Unebene Fahrbahn

Zeichen 114

Schleudergefahr  
bei Nässe oder Schmutz

Zusatzschild



Gefahr unerwarteter Glatteisbildung

Zeichen 115



Steinschlag

Zeichen 117



Seitenwind

Zeichen 120



Verengte Fahrbahn

Zeichen 121

Einseitig (rechts) verengte  
Fahrbahn

Zeichen 123



Baustelle

Zeichen 125



Gegenverkehr

Zeichen 128



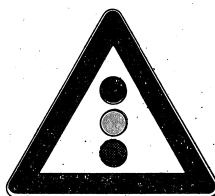
Bewegliche Brücke

Zeichen 129



Ufer

Zeichen 131



Lichtzeichenanlage

Zeichen 134



Fußgängerüberweg

Die Zeichen 128 bis 134 stehen auch innerhalb geschlossener Ortschaften in angemessener Entfernung vor der Gefahrstelle. Die Entfernung ist auf einem Zusatzschild angegeben (Absatz 2 Satz 2).

Zeichen 136



Kinder

Zeichen 138



Radfahrer kreuzen

Zeichen 140



Tiere

Zeichen 142



Wildwechsel

Zeichen 144

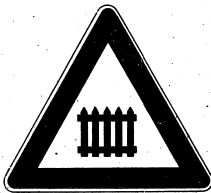


Flugbetrieb

Vor anderen Gefahrstellen kann durch Gefahrzeichen gleicher Art mit geeigneten Sinnbildern gewarnt werden.

(7) Besondere Gefahrzeichen vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang:

Zeichen 150



Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken

Zeichen 151

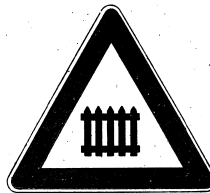


Unbeschränkter Bahnübergang

oder folgende drei Warnbaken

etwa 240 m vor dem Bahnübergang

Zeichen 153



Zeichen 156

dreistreifige Bake (links)  
— vor beschränktem  
Bahnübergang —

etwa 160 m vor dem  
Bahnübergang

dreistreifige Bake (rechts)  
— vor unbeschränktem  
Bahnübergang —

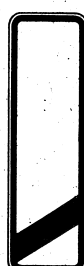
etwa 80 m vor dem  
Bahnübergang

Zeichen 159



zweistreifige Bake (links)

Zeichen 162



einstreifige Bake (rechts)

Sind die Baken in erheblich abweichenden Abständen aufgestellt, so ist der Abstand in Metern oberhalb der Schrägstreifen in schwarzen Ziffern angegeben.

#### § 41

##### Vorschriftzeichen

(1) Auch Schilder oder weiße Markierungen auf der Straßenoberfläche enthalten Gebote und Verbote.

(2) Schilder stehen regelmäßig rechts. Gelten sie nur für einzelne markierte Fahrstreifen (Zeichen 295, 296 oder 340), so sind sie in der Regel darüber angebracht. Die Schilder stehen im allgemeinen dort, wo oder von wo an die Anordnungen zu befolgen sind. Sonst ist, soweit nötig, die Entfernung zu diesen Stellen auf einem Zusatzschild (§ 40 Abs. 2) angegeben. Andere Zusatzschilder enthalten nur allgemeine Beschränkungen der Gebote oder Verbote oder allgemeine Ausnahmen von ihnen. Besondere Zusatzschilder können etwas anderes bestimmen (zu Zeichen 237, 250, 283, 286 und hinter Zeichen 277).

##### 1. Warte- und Haltgebote

###### a) An Bahnübergängen:

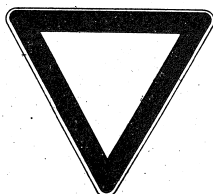
Zeichen 201

(auch liegend)  
Andreaskreuz

Es befindet sich vor dem Bahnübergang, und zwar in der Regel unmittelbar davor. Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Bahnstrecke elektrische Fahrleitung hat. Ein Zusatzschild mit schwarzem Pfeil zeigt an, daß das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung dieses Pfeiles gilt.

b) An Kreuzungen und Einmündungen:

Zeichen 205



Vorfahrt gewähren!

Das Schild steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung. Es kann durch dasselbe Schild mit Zusatzschild (wie „100 m“) angekündigt sein. Wo Schienenfahrzeuge einen kreisförmigen Verkehr kreuzen, an Wendeschleifen oder ähnlich geführten Gleisanlagen von Schienenbahnen, enthält das Zeichen mit dem Sinnbild einer Straßenbahn auf einem darüber angebrachten Zusatzschild das Gebot: „Der Schienenbahn Vorfahrt gewähren!“.

Zeichen 206  
(mit schmalem, weißem Rand)



Halte! Vorfahrt gewähren!

Das unbedingte Haltgebot ist dort zu befolgen, wo die andere Straße zu übersehen ist, in jedem Fall an der Haltlinie (Zeichen 294).

Das Schild steht unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung.

Das Haltgebot wird außerhalb geschlossener Ortschaften angekündigt durch das Zeichen 205 mit Zusatzschild



Innerhalb geschlossener Ortschaften kann das Haltgebot so angekündigt sein.

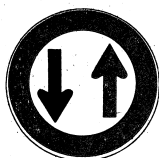
Der Verlauf der Vorfahrtstraße kann durch ein Zusatzschild zu den Zeichen 205 und 206



bekanntgegeben sein.

c) Bei verengter Fahrbahn:

Zeichen 208



Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren!

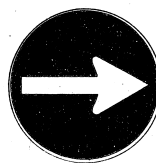
2. Vorgeschriebene Fahrtrichtung

Zeichen 209



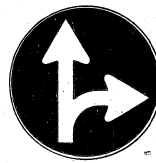
Rechts

Zeichen 211



Hier rechts

Zeichen 214



Geradeaus  
und rechts

Andere Fahrtrichtungen werden entsprechend vorgeschrieben.

Zeichen 220



Es steht parallel zur Fahrtrichtung und schreibt allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn die Richtung vor, Fußgängern jedoch nur, wenn sie Fahrzeuge mitführen.

3. Vorgeschriebene Vorbeifahrt

Zeichen 222



Rechts vorbei

„Links vorbei“ wird entsprechend vorgeschrieben.

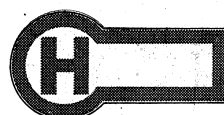
4. Haltestellen

Zeichen 224



Straßenbahnen

Zeichen 226



Kraftfahrlinien

Doppelhaltestellen der Straßenbahnen können durch zwei Zeichen 224 nebeneinander oder durch das Zeichen 224 mit „HH“ gekennzeichnet sein.

Zeichen 229



Taxenstand

Ein Zusatzschild kann die Anzahl der vorgesehenen Taxen angeben.

5. Sonderwege

Zeichen 237



Radfahrer

Zeichen 239



Reiter

Zeichen 241



Fußgänger

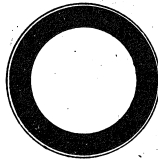
Diese Zeichen stehen rechts oder links. Die Sinnbilder der Zeichen 237 und 241 können auch gemeinsam auf einem Schild, durch einen senkrechten weißen Streifen getrennt, gezeigt werden. Ein gemeinsamer Rad- und Gehweg kann durch ein Schild gekennzeichnet sein, das — durch einen waagerechten weißen Streifen getrennt — die entsprechenden Sinnbilder zeigt. Das Zeichen „Fußgänger“ steht nur dort, wo eine Klarstellung notwendig ist.

Die Zeichen bedeuten:

- a) Radfahrer, Reiter und Fußgänger müssen die für sie bestimmten Sonderwege benutzen. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie nicht benutzen;
- b) wer ein Fahrrad mit Hilfsmotor benutzt, das auf ebener Strecke nicht schneller als 25 km/h fahren kann, oder wer ein Fahrrad mit Hilfsmotor durch Treten fortbewegt, muß den Radweg benutzen. Zeigt ein Zusatzschild zu Zeichen 237 das Sinnbild eines Fahrrades mit Hilfsmotor, so müssen auch die Führer schnellerer Fahrräder mit Hilfsmotor dort fahren;
- c) auf einem gemeinsamen Rad- und Gehweg müssen Fußgänger die Radfahrer und die Führer von Fahrrädern mit Hilfsmotor durchfahren lassen;
- d) auf Reitwegen dürfen Pferde geführt werden.

## 6. Verkehrsverbote

Zeichen 250



Verbot für Fahrzeuge aller Art

Es gilt nicht für Handfahrzeuge, abweichend von § 28 Abs. 2 auch nicht für Tiere. Kleinkrafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor und Fahrräder dürfen geschoben werden.

Das Zusatzschild



erlaubt Kindern, auch auf der Fahrbahn und den Seitenstreifen zu spielen. Auch Wintersport kann dort durch ein Zusatzschild (hinter Zeichen 101) erlaubt sein.

Zeichen 251



Verbot für Kraftwagen

Zeichen 253



Verbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und Zugmaschinen

- a) Für andere Verkehrsarten, wie Krafträder, Pferde-fuhrwerke, Lastzüge, Radfahrer, Reiter, Fußgänger, können gleichfalls durch das Zeichen 250 mit Sinnbild entsprechende Verbote erlassen werden.
- b) Ist auf einem Zusatzschild ein Gewicht, wie „7,5 t“, angegeben, so gilt das Verbot nur, soweit das zulässige Gesamtgewicht dieser Verkehrsmittel, einschließlich ihrer Anhänger, die angegebene Grenze überschreitet.
- c) Mehrere dieser Verbote können auf einem Schild vereinigt sein.

Verbot für Fahrzeuge, deren

Zeichen 262



tatsächliches Gewicht

Zeichen 263



tatsächliche Achslast

Zeichen 264



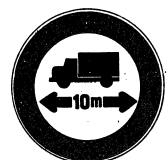
Breite

Zeichen 265



Höhe

Zeichen 266



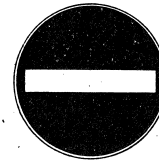
Länge

je einschließlich Ladung

eine bestimmte Grenze überschreitet.

Die Beschränkung durch Zeichen 262 gilt bei Zügen für das einzelne Fahrzeug, bei Sattelkraftfahrzeugen gesondert für die Sattelzugmaschine einschließlich Sattellast und für die tatsächlich vorhandenen Achslasten des Sattelanhängers. Das Zeichen 266 gilt auch für Züge.

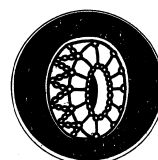
Zeichen 267



Verbot der Einfahrt

Das Zeichen steht auf der rechten Seite der Fahrbahn, für die es gilt, oder auf beiden Seiten dieser Fahrbahn.

Zeichen 268



Schneeketten sind vorgeschrieben

Zeichen 269



Verbot für Fahrzeuge mit einer Ladung von mehr als 3000 l wasser-gefährdender Stoffe

## 7. Streckenverbote

Sie beschränken den Verkehr auf bestimmten Strecken.

Zeichen 274



Zulässige Höchstgeschwindigkeit

verbietet, schneller als mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Sind durch das Zeichen innerhalb geschlossener Ortschaften bestimmte Geschwindigkeiten über 50 km/h zugelassen, so gilt das für Fahrzeuge aller Art.

Zeichen 275



Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit

verbietet, langsamer als mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren. Es verbietet Fahrzeugführern, die wegen mangelnder persönlicher Fähigkeiten oder wegen der Eigenschaften von Fahrzeug oder Ladung nicht so schnell fahren können oder dürfen, diese Straße zu benutzen. Straßen-, Verkehrs-, Sicht- oder Wetterverhältnisse können dazu verpflichten, langsamer zu fahren.

Zeichen 276



Zeichen 277



Überholverbote

verbieten Führern von Kraftfahrzeugen aller Art,

Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t sowie allen Lastkraftwagen und Zugmaschinen mit Anhängern,

mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen zu überholen.

Die Länge einer Verbotsstrecke kann an deren Beginn auf einem Zusatzschild wie



angegeben sein.

Das Ende einer Verbotsstrecke ist nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverbotszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzschild die Länge der Verbotsstrecke angegeben ist. Sonst ist es gekennzeichnet durch die

Zeichen 278



Zeichen 280

Zeichen 279

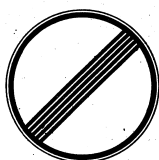


Zeichen 281



Wo sämtliche Streckenverbote enden, steht das

Zeichen 282



Diese Zeichen können auch allein links stehen.

## 8. Haltverbote

Zeichen 283



Haltverbot

Es verbietet jedes Halten auf der Fahrbahn. Das Zusatzschild



verbietet es auch auf dem Seitenstreifen.

Zeichen 286



Eingeschränktes Haltverbot

Es verbietet das Halten auf der Fahrbahn ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. Ladegeschäfte müssen ohne Verzögerung durchgeführt werden. Das Zusatzschild „auch auf Seitenstreifen“ (hinter Zeichen 283) kann auch hier angebracht sein.

- Haltverbote gelten nur auf der Straßenseite, auf der die Schilder angebracht sind.
- Sie gelten auch nur bis zur nächsten Kreuzung oder bis zur nächsten Einmündung auf der gleichen Straßenseite.
- Der Anfang der Verbotsstrecke kann durch einen zur Fahrbahn weisenden waagerechten Pfeil im Schild, das Ende durch einen solchen von der Fahrbahn wegweisenden Pfeil gekennzeichnet sein. Bei in der Verbotsstrecke wiederholten Schildern weist ein waagerechter Pfeil zur Fahrbahn, ein zweiter von ihr weg. Sind zur Kennzeichnung des Anfangs, des Verlaufs und des Endes der Verbotsstrecke Zusatzschilder angebracht, so sind die darauf befindlichen Pfeile schwarz.

Zeichen 290



Zonenhaltverbot für einen Stadtbezirk

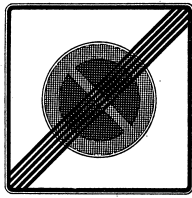
Bild 291



11 cm Parkscheibe

13 cm

Zeichen 292



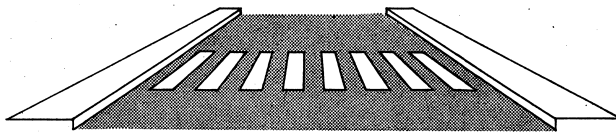
Ende des Zonenhaltverbotes

Mit diesen Zeichen werden die Grenzen der Haltverbotszone bestimmt.

(3) Markierungen

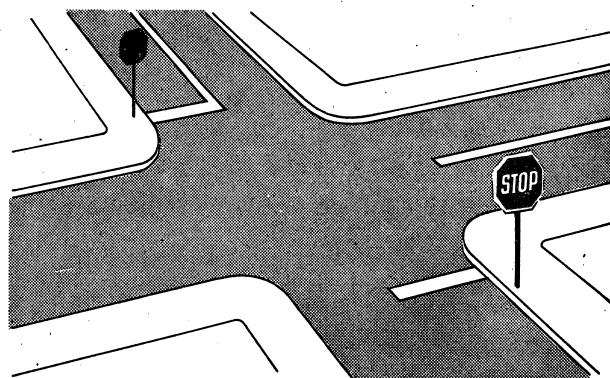
1. Fußgängerüberweg

Zeichen 293



2. Haltlinie

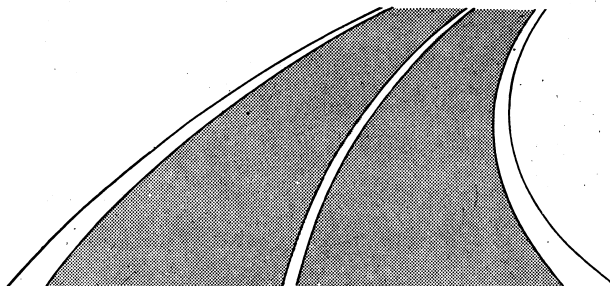
Zeichen 294



Ergänzend zu Halt- und Wartegebotes, die durch Zeichen 206, durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen gegeben werden, ordnet sie an: „Hier halten!“ Dasselbe gilt vor Bahnübergängen für den, der warten muß (§ 19 Abs. 2).

3. Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung

Zeichen 295



Sie besteht aus einer ununterbrochenen Linie. Diese kann durch eine gleichmäßig dichte Nagelreihe ersetzt sein.

- a) Sie wird vor allem verwendet, um den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn oder mehrere Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr zu begrenzen. Dann ordnet sie an:

Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren oder über ihr fahren.

Begrenzt sie den Fahrbahnanteil für den Gegenverkehr, so ordnet sie weiter an:

Es ist rechts von ihr zu fahren.

Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn ist nur erlaubt, wenn zwischen dem parkenden Fahrzeug und der Linie ein Fahrstreifen von mindestens 3 m verbleibt.

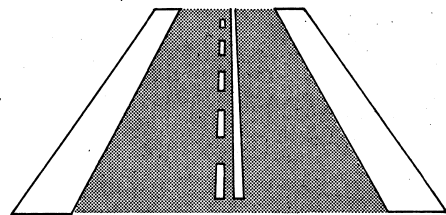
- b) Die ununterbrochene Linie kann auch Fahrbahnbegrenzung sein. Dann soll sie den Fahrbahnrand deutlich erkennbar machen. Bleibt rechts von ihr ausreichender Straßenraum frei (Fahrbahnanteil, befestigter Seitenstreifen), so ordnet sie an:

aa) landwirtschaftliche Zug- oder Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke, Radfahrer und ähnlich langsame Fahrzeuge müssen möglichst rechts von ihr fahren,

bb) links von ihr darf nicht gehalten werden.

4. Einseitige Fahrstreifenbegrenzung

Zeichen 296



Fahrtrichtung B

Fahrtrichtung A

Sie besteht aus einer ununterbrochenen neben einer unterbrochenen Linie.

Für Fahrzeuge in der Fahrtrichtung A ordnet die Markierung an:

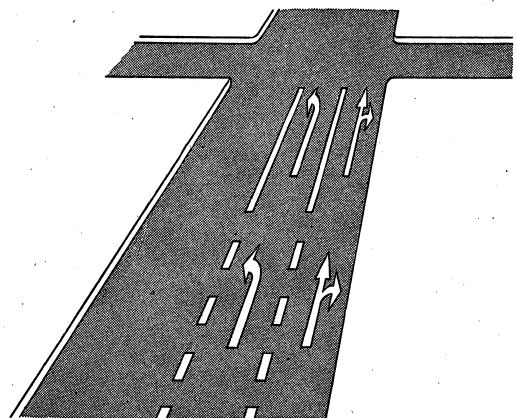
- a) der Fahrverkehr darf nur den rechts neben der Markierung liegenden Fahrbahnanteil benutzen,  
b) Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn ist nur erlaubt, wenn zwischen dem parkenden Fahrzeug und der ununterbrochenen Linie ein Fahrstreifen von mindestens 3 m verbleibt.

Fahrzeuge in Fahrtrichtung B dürfen die Markierung überfahren, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.

5. Pfeile, die nebeneinander angebracht sind und in verschiedene Richtungen weisen, empfehlen, sich frühzeitig einzuordnen und in Fahrstreifen nebeneinander zu fahren. Fahrzeuge, die sich eingeordnet haben, dürfen hier auch rechts überholt werden.

Sind zwischen Pfeilen Leitlinien (Zeichen 340) oder Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) markiert,

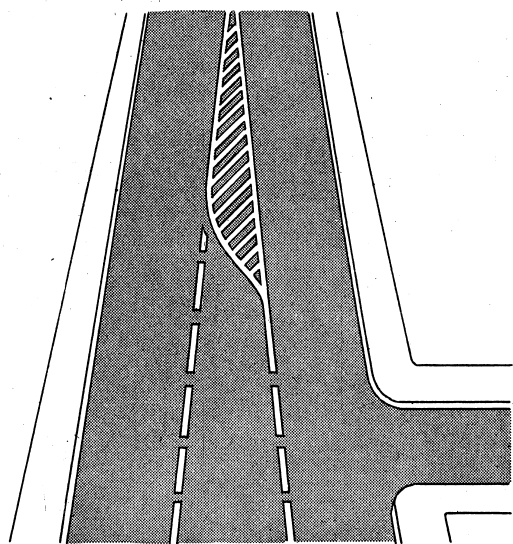
Zeichen 297



so schreiben die Pfeile die Fahrtrichtungen auf der folgenden Kreuzung oder Einmündung vor. Halten auf der so markierten Strecke der Fahrbahn ist verboten. Die Pfeile können durch Nägel dargestellt sein.

## 6. Sperrflächen

Zeichen 298



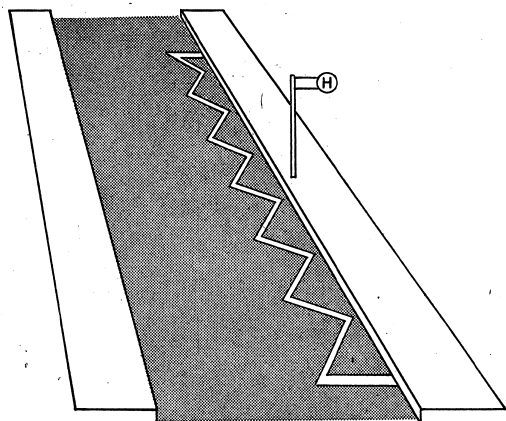
Sie dürfen von Fahrzeugen nicht benutzt werden. Diese Markierung kann durch Nagelreihen dargestellt sein.

7. Parkflächenmarkierungen erlauben das Parken (§ 12 Abs. 2), auf Gehwegen aber nur Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t. Sind Parkflächen auf Straßen durch ununterbrochene Linien oder durch Nagelreihen abgegrenzt, so wird damit angeordnet, wie Fahrzeuge aufzustellen sind. Dazu genügt auf gekennzeichneten Parkplätzen (Zeichen 314 und 315) und an Parkuhren eine einfachere Markierung.

Die ununterbrochenen Linien dürfen überquert werden.

## 8. Grenzmarkierung für Parkverbote

Zeichen 299



Diese Markierung kann durch Nagelreihen dargestellt sein. Die Markierung bezeichnet, verlängert oder verkürzt vorgeschriebene Parkverbote.

## (4) Vorübergehende Fahrstreifenbegrenzung

Auffällige Einrichtungen, wie gelbe Nagelreihen oder Reihen von rot-weißen Leitmarken, heben die durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) gegebenen Anordnungen auf. Fahrzeuge dürfen sie nicht überqueren und nicht über ihnen fahren. Nur wenn die Nägel oder Marken so zusammengefaßt sind, daß sie wie Leitlinien aussehen, dürfen sie überquert werden, wenn der Verkehr dadurch nicht gefährdet wird.

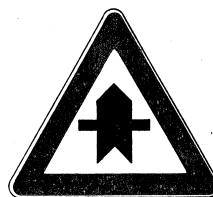
## § 42

## Richtzeichen

(1) Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können auch Anordnungen enthalten.

## (2) Vorrang

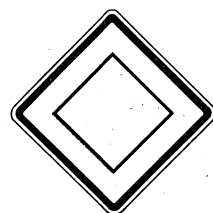
Zeichen 301



Vorfahrt

Das Zeichen gibt die Vorfahrt nur an der nächsten Kreuzung oder Einmündung. Außerhalb geschlossener Ortschaften steht es 150 bis 250 m davor, sonst wird auf einem Zusatzschild die Entfernung, wie „80 m“, angegeben. Innerhalb geschlossener Ortschaften steht es unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung.

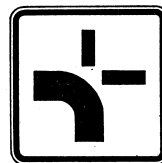
Zeichen 306



Vorfahrtstraße

Es steht am Anfang der Vorfahrtstraße und wird an jeder Kreuzung und an jeder Einmündung von rechts wiederholt. Es steht vor, auf oder hinter der Kreuzung oder Einmündung. Es gibt die Vorfahrt bis zum nächsten Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ oder 206 „Halt! Vorfahrt gewähren!“. Außerhalb geschlossener Ortschaften verbietet es bis dorthin das Parken (§ 12 Abs. 2) auf der Fahrbahn.

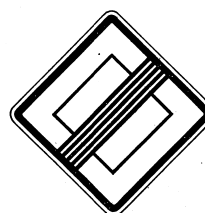
Ein Zusatzschild



zum Zeichen 306 kann den Verlauf der Vorfahrtstraße bekanntgeben. Wer ihm folgen will, muß dies rechtzeitig und deutlich ankündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen; wenn nötig, ist zu warten.

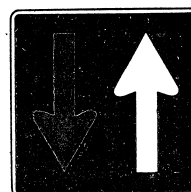
Endet die Vorfahrtstraße, so steht dort auch das

Zeichen 307



Ende der Vorfahrtstraße

Zeichen 308



Vorrang vor dem Gegenverkehr

Das Zeichen steht vor einer verengten Fahrbahn.



(3) Die Ortstafel  
Zeichen 310

Vorderseite

## Zeichen 311



Rückseite

bestimmt:

Hier beginnt

Hier endet

eine geschlossene Ortschaft

Von hier an gelten die für den Verkehr innerhalb (außerhalb) geschlossener Ortschaften bestehenden Vorschriften.

## (4) Parken

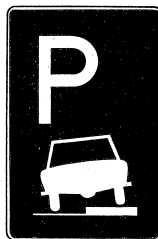
## Zeichen 314



Parkplatz

1. Das Zeichen erlaubt das Parken (§ 12 Abs. 2).
2. Durch ein Zusatzschild kann die Parkerlaubnis beschränkt sein, namentlich für eine bestimmte Dauer oder für bestimmte Fahrzeugarten.
3. Zeigt das Schild einen weißen Pfeil oder eine Entfernungsangabe, so weist es auf einen Parkplatz hin.

## Zeichen 315

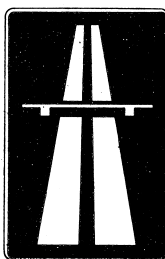


Parken auf Gehwegen

1. Das Zeichen erlaubt Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t das Parken (§ 12 Abs. 2) auf Gehwegen.
2. Im Zeichen wird bildlich angeordnet, wie die Fahrzeuge aufzustellen sind.
3. Durch ein Zusatzschild kann die Parkerlaubnis für eine bestimmte Dauer beschränkt sein.

## (5) Autobahnen und Kraftfahrstraßen

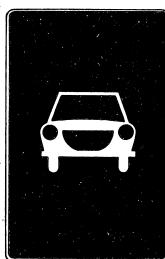
## Zeichen 330



Autobahn

Das Zeichen steht an den Zufahrten der Anschlußstellen

## Zeichen 331



Kraftfahrstraße

Das Zeichen steht am Anfang, an jeder Kreuzung und Einmündung und wird, wenn nötig, auch sonst wiederholt

## Zeichen 332



Ausfahrt von der Autobahn

## Zeichen 333



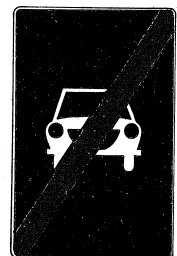
Pfeilschild

## Zeichen 334



Ende der Autobahn

## Zeichen 336



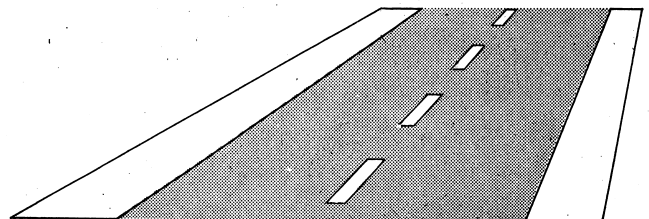
Ende der Kraftfahrstraße

Das Ende kann auch durch dasselbe Zeichen mit einer Entfernungsangabe unter dem Sinnbild, wie „800 m“, angekündigt sein.

## (6) Markierungen sind weiß.

## 1. Leitlinie

## Zeichen 340



Sie besteht in der Regel aus gleich langen Strichen mit gleichmäßigen Abständen. Die Striche können durch Gruppen von mindestens 6 Nägeln ersetzt sein.

Die Markierung bedeutet:

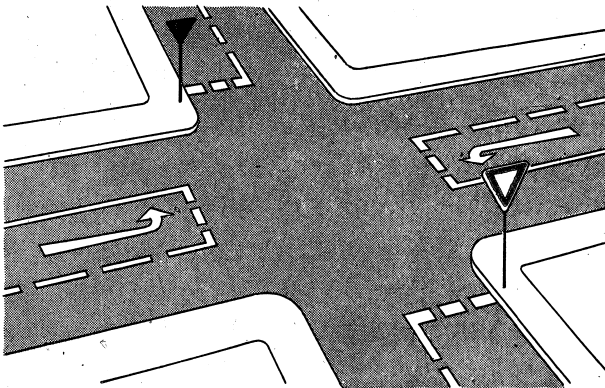
- a) Leitlinien dürfen überfahren werden, wenn dadurch der Verkehr nicht gefährdet wird;
- b) sind auf einer Fahrbahn für beide Richtungen insgesamt 3 Fahrstreifen so markiert, dann darf der linke Fahrstreifen nicht zum Überholen benutzt werden. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf dem mittleren Fahrstreifen einordnen;
- c) auf Fahrbahnen für beide Richtungen mit 4 so markierten Fahrstreifen sind die beiden linken ausschließlich dem Gegenverkehr vorbehalten; sie dürfen daher auch nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt auf 6-streifigen Fahrbahnen für die 3 linken Fahrstreifen;
- d) sind für eine Richtung 3 Fahrstreifen so markiert, dann darf der mittlere Fahrstreifen dort durchgängig befahren werden, wo — auch nur hin und wieder — rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt. Dasselbe gilt auf Fahrbahnen mit mehr als drei so markierten Fahrstreifen für eine Richtung für den zweiten Fahrstreifen von rechts. Den linken Fahrstreifen dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als

2,8 t sowie Züge, die länger als 7 m sind, nur benutzen, wenn sie sich dort zum Zwecke des Linksabbiegens einordnen;

- e) sind Beschleunigungstreifen so markiert, dann darf dort auch schneller gefahren werden als auf den anderen Fahrstreifen.

## 2. Wartelinie

Zeichen 341



Sie kann angebracht sein, wo das Zeichen 205 anordnet: „Vorfahrt gewähren!“. Sie kann ferner dort angebracht sein, wo abbiegende Fahrzeuge Gegenverkehr durchfahren lassen müssen. Sie empfiehlt dem, der warten muß, hier zu warten.

3. Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrsschildern auf der Fahrbahn dienen dem Hinweis auf ein entsprechendes Verkehrszeichen. Die Wiedergabe der Verkehrsschilder kann bunt sein.

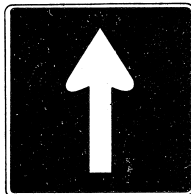
## (7) Hinweise

Zeichen 350



**Fußgängerüberweg**  
Das Zeichen ist unmittelbar an der Markierung (Zeichen 293) angebracht.

Zeichen 353



**Einbahnstraße**  
Es kann ergänzend anzeigen, daß die Straße eine Einbahnstraße (Zeichen 220) ist.

Zeichen 354



**Wasserschutzgebiet**  
Es mahnt Fahrzeugführer, die wassergefährdende Stoffe geladen haben, sich besonders vorsichtig zu verhalten.

Zeichen 355



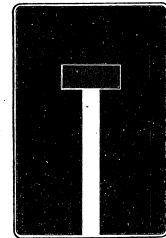
**Fußgängerunter- oder -überführung**

Zeichen 356



Schülerlotsen

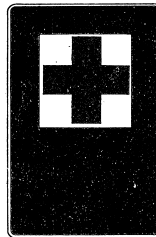
Zeichen 357



Sackgasse

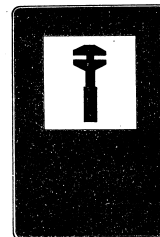
Wintersport und Kinderspiele können durch Zusatzschilder (hinter Zeichen 101 und hinter Zeichen 250) erlaubt sein.

Zeichen 358



Erste Hilfe

Zeichen 359



Pannenhilfe

Zeichen 363



Polizei

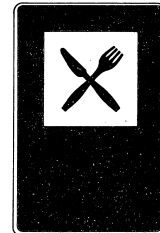
Durch solche Zeichen mit entsprechenden Sinnbildern können auch andere Hinweise gegeben werden, wie auf Fernsprecher, Tankstellen, Zeltplätze und Plätze für Wohnwagen.

Zeichen 375



Autobahnhotel

Zeichen 376



Autobahngasthaus

Zeichen 377



Autobahnkiosk

Auf den Zeichen 358 bis 377 kann Näheres in Weiß angegeben sein.

Zeichen 380



Richtgeschwindigkeit

Es empfiehlt, bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen innerhalb des angegebenen Geschwindigkeitsrahmens zu fahren.

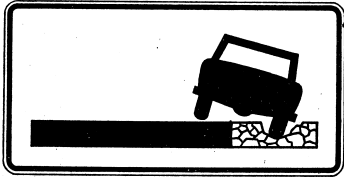
Zeichen 385



Es dient der Unterrichtung über den Namen von Ortschaften, soweit keine Ortstafeln (Zeichen 310) aufgestellt sind. Es kann auch auf Flüsse, Sehenswürdigkeiten, Kriegsgräberstätten und anderes aufmerksam machen.

Auf Autobahnen sind die Unterrichtungsschilder blau mit weißer Schrift.

Zeichen 388



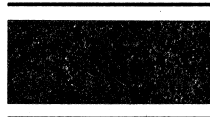
Es warnt, mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen den für diese nicht genügend befestigten Seitenstreifen zu benutzen. Wird statt des Sinnbildes eines Personenkraftwagens das eines Lastkraftwagens gezeigt, so gilt die Warnung nur Führern von Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und Zugmaschinen.

Zeichen 392



Es weist auf eine Zollstelle hin.

Zeichen 394



Es kennzeichnet innerhalb geschlossener Ortschaften Laternen, die nicht die ganze Nacht brennen. Laternenpfähle tragen Ringe gleicher Farbe. In dem roten Feld kann in weißer Schrift angegeben sein, wann die Laterne erlischt.

(8) Wegweisung

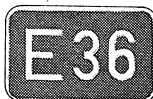
1. Wegweiser

Zeichen 401



Nummernschilder für Bundesstraßen

Zeichen 410



Europastraßen

Zeichen 415



auf Bundesstraßen

Diese Schilder geben keine Vorfahrt.

Zeichen 418



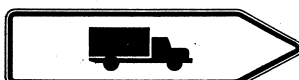
auf sonstigen Straßen  
mit größerer Verkehrsbedeutung mit geringerer Verkehrsbedeutung

Zeichen 419

Eichenbach

Das Zusatzschild „Nebenstrecke“ weist auf einen wegen seines schwächeren Verkehrs empfehlenswerten Umweg hin.

Zeichen 421



für bestimmte Verkehrsarten

Zeichen 430



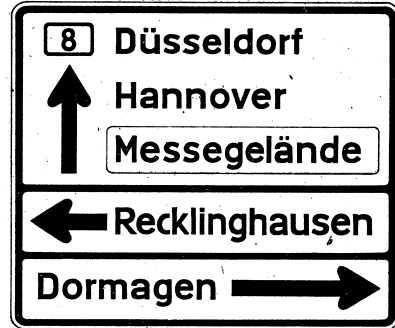
zur Autobahn

Zeichen 432



zu innerörtlichen Zielen

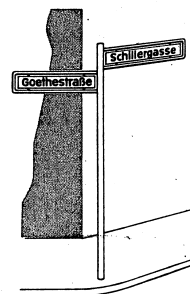
Zeichen 436



Wegweisertafel

Sie faßt alle Wegweiser einer Kreuzungszufahrt zusammen. Die Tafel kann auch als Vorwegweiser dienen.

Zeichen 437

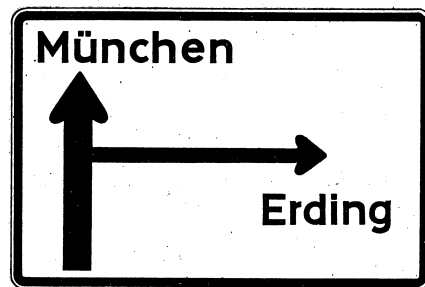


Straßennamensschilder

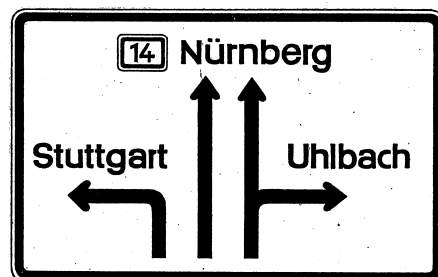
An Kreuzungen und Einmündungen mit erheblichem Fahrverkehr sind sie auf die oben bezeichnete Weise aufgestellt.

2. Vorwegweiser

Zeichen 438

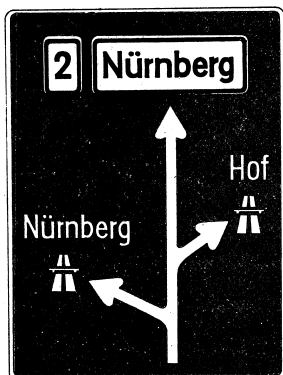


Zeichen 439



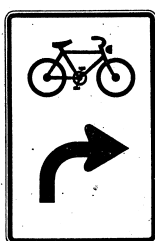
Es empfiehlt, sich frühzeitig einzuordnen

Zeichen 440



zur Autobahn

Zeichen 442



für bestimmte Verkehrsarten

### 3. Wegweisung auf Autobahnen

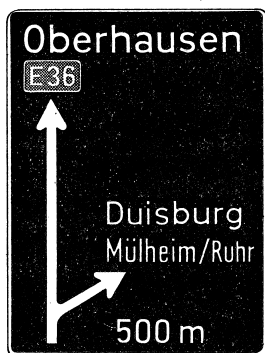
Die „Ausfahrt“ (Zeichen 332 und 333) wird angekündigt durch

die Ankündigungstafel

den Vorwegweiser

Zeichen 449

Zeichen 448



sowie auf 300 m, 200 m und 100 m durch Baken wie

Zeichen 450



Durch Tafeln, die den Zeichen 448 und 449 ähnlich sind, werden Abzweigungen einer Autobahn von einer anderen und Kreuzungen von Autobahnen gekennzeichnet und schon auf 2 km und 1000 m angekündigt.

Zeichen 453



Entfernungstafel

Sie gibt hinter jeder Ausfahrt, Abzweigung und Kreuzung die Entfernungen zur jeweiligen Ortsmitte an.

### 4. Umleitungen des Verkehrs bei Straßensperrungen

Zeichen 454



Es ist am Beginn der Umleitung und, soweit erforderlich, an den Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf der Umleitungsstrecke angebracht.

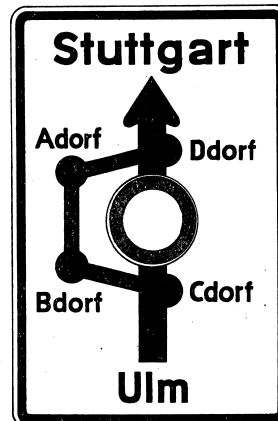
Die Umleitung kann angekündigt sein durch das

Zeichen 457



mit Zusatzschild, wie „400 m“ oder „Richtung Stuttgart“ sowie durch die Planskizze

Zeichen 459



Müssen nur bestimmte Verkehrsarten umgeleitet werden, so sind diese auf einem Zusatzschild über dem Wegweiser (Zeichen 454) und über dem Ankündigungszeichen (Zeichen 457) angegeben, wie „Fahrzeuge über 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht“. Der Vorwegweiser und die Planskizze zeigen dann Verbotsschilder für die betroffenen Verkehrsarten, wie das Zeichen 262.

### 5. Numerierte Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr

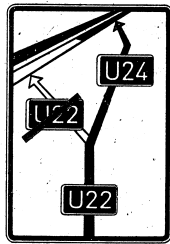
Zeichen 460



Wer seine Fahrt vorübergehend auf anderen Strecken fortsetzen muß oder will, wird durch dieses Zeichen auf die Autobahn zurückgeleitet.

Bedarfsumleitung

Zeichen 466

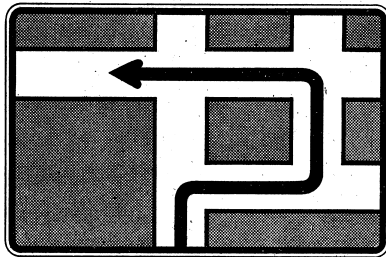


Bedarfsumleitungstafel

Kann der umgeleitete Verkehr an der nach Zeichen 460 vorgesehenen Anschlußstelle noch nicht auf die Autobahn zurückgeleitet werden, so wird er durch dieses Zeichen über die nächste Bedarfsumleitungsstrecke weitergeführt.

## 6. Sonstige Verkehrslenkungstafeln

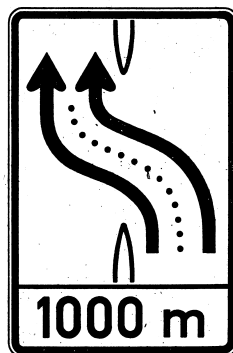
Zeichen 468



Schwierige Verkehrsführung

Es kündigt eine mit dem Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ (Zeichen 209 bis 214) verbundene Verkehrsführung an.

Zeichen 469



Überleitungstafel

Überleitungen des Verkehrs auf die Fahrbahn oder Fahrstreifen für den Gegenverkehr werden durch solche Tafeln angekündigt. Auch die Rückleitung des Verkehrs wird so angekündigt.

### § 43

#### Verkehrseinrichtungen

(1) Verkehrseinrichtungen sind Schranken, Parkuhren, Geländer, Absperrrgeräte, Leiteinrichtungen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen.

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

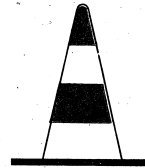
(3) Verkehrseinrichtungen im einzelnen:

1. An Bahnübergängen sind die Schranken rot-weiß gestreift.
2. Absperrrgeräte für Arbeits-, Schaden-, Unfall- und andere Stellen sind

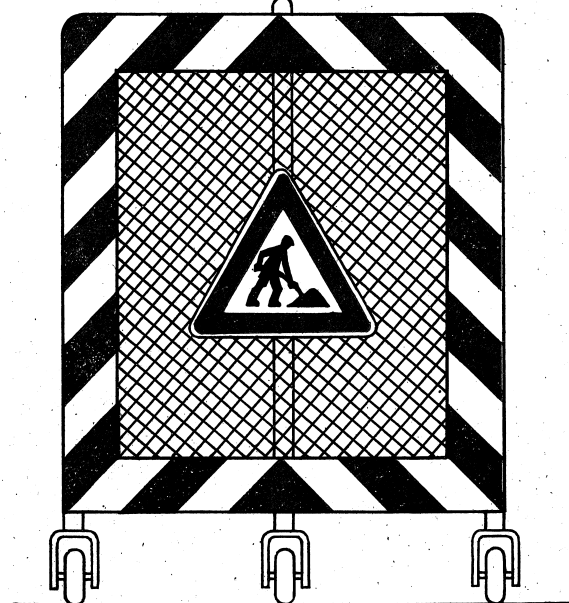
Absperrschranken



oder Leitkegel



oder Absperrbaken

oder  
fahrbare Absperrtafeln

Behelfsmäßig oder zusätzlich können weiß-rot-weiße Warnfahnen oder aufgereichte rot-weiße Fahnen verwendet werden. Warnleuchten an Absperrrgeräten zeigen rotes Licht, wenn die ganze Fahrbahn gesperrt ist, sonst gelbes Licht oder gelbes Blinklicht. Die Absperrrgeräte verbieten das Befahren der abgesperrten Straßenfläche.

## 3. Leiteinrichtungen

- a) Um den Verlauf der Straße kenntlich zu machen, können an den Straßenseiten

Leitpfosten



(links)



(rechts)

in der Regel in Abständen von 50 m stehen.

b) An gefährlichen Stellen können schraffierte Leit-  
tafeln oder Leitmale angebracht sein, wie

Richtungstafeln in Kurven



### III. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften

#### § 44

##### Sachliche Zuständigkeit

(1) Sachlich zuständig zur Ausführung dieser Verordnung sind, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Straßenverkehrsbehörden; dies sind die nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder die Behörden, denen nach Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen sind.

Die zuständigen obersten Landesbehörden und die höheren Verwaltungsbehörden können diesen Behörden Weisungen auch für den Einzelfall erteilen oder die erforderlichen Maßnahmen selbst treffen.

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

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

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

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

#### § 45

##### Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum, zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße, zum Schutz der Nachtruhe in Wohngebieten sowie zum Schutz der Gewässer und Heilquellen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie in Bade- und heilklimatischen Kurorten, in Luftkurorten, in Erholungsorten von besonderer Bedeutung, in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, und in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die Straßenbaubehörden — vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden — Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Straßenbaubehörde im Sinne dieser Verordnung ist die Behörde, welche die Aufgaben des beteiligten Trägers der Straßenbaulast nach den gesetzlichen Vorschriften wahrnimmt. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben. Alle Gebote und Verbote sind durch Zeichen und Verkehrseinrichtungen nach dieser Verordnung anzuordnen.

(3) Im übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßennamensschildern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden bestimmen — vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden — die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch — vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden — Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

(4) Die genannten Behörden dürfen den Verkehr nur durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen regeln und lenken.

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

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

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

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen.

#### § 46

##### Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis

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

1. von den Vorschriften über die Straßenbenutzung (§ 2);
2. vom Verbot, eine Autobahn oder eine Kraftfahrstraße zu betreten oder mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen zu benutzen (§ 18 Abs. 1, 10);
3. vom Verbot, in zweiter Reihe zu parken (§ 12 Abs. 4);
4. vom Verbot des Parkens vor oder gegenüber von Grundstücksein- und -ausfahrten (§ 12 Abs. 3 Nr. 3);

5. von den Vorschriften über Höhe, Länge und Breite von Fahrzeug und Ladung (§ 18 Abs. 1 Satz 2, § 22 Abs. 2 bis 4);
6. vom Verbot, Tiere von Kraftfahrzeugen und andere Tiere als Hunde von Fahrrädern aus zu führen (§ 28 Abs. 1 Satz 3 und 4);
7. vom Sonntagsfahrverbot (§ 30 Abs. 3);
8. vom Verbot, Hindernisse auf die Straße zu bringen (§ 32 Abs. 1);
9. von den Verboten, Lautsprecher zu betreiben, Waren oder Leistungen auf der Straße anzubieten (§ 33 Abs. 1 Nr. 1 und 2);
10. vom Verbot der Werbung und Propaganda in Verbindung mit Verkehrszeichen (§ 33 Abs. 2 Satz 2) nur für die Flächen von Leuchtsäulen, an denen Haltestellenschilder öffentlicher Verkehrsmittel angebracht sind;
11. von den Verboten, die durch Vorschriftzeichen (§ 41), Richtzeichen (§ 42) oder Verkehrseinrichtungen (§ 43 Abs. 3) angeordnet sind.

Vom Verbot, Personen auf der Ladefläche mitzunehmen (§ 21 Abs. 2), können für die Dienstbereiche der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der Polizei deren Dienststellen, für den Katastrophenschutz die zuständigen Landesbehörden, Ausnahmen genehmigen.

(2) Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen. Erstrecken sich die Auswirkungen der Ausnahme über ein Land hinaus und ist eine einheitliche Entscheidung notwendig, so ist der Bundesminister für Verkehr zuständig; das gilt nicht für Ausnahmen vom Verbot der Rennveranstaltungen (§ 29 Abs. 1).

(3) Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis können unter dem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden und mit Nebenbestimmungen (Bedingungen, Befristungen, Auflagen) versehen werden. Erforderlichenfalls kann die zuständige Behörde die Beibringung eines Sachverständigengutachtens auf Kosten des Antragstellers verlangen. Die Bescheide sind mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhandigen.

#### § 47

##### Örtliche Zuständigkeit

(1) Die Erlaubnis nach § 29 Abs. 2 und nach § 30 Abs. 2 erteilt für eine Veranstaltung, die im Ausland beginnt, die nach § 44 Abs. 3 sachlich zuständige Behörde, in deren Gebiet die Grenzübergangsstelle liegt. Diese Behörde ist auch zuständig, wenn sonst erlaubnis- oder genehmigungspflichtiger Verkehr im Ausland beginnt. Die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 erteilt für Einzelfahrten und für Transporte von Eisenbahnwagen die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, die zeitlich befristete Erlaubnis für eine unbegrenzte Zahl von Fahrten die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 für Einzelfahrten, die zunächst als Leerfahrt beginnen, erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird.

(2) Zuständig sind für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen

1. nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 die Straßenverkehrsbehörden, in deren Bezirk der zu genehmigende Verkehr beginnt, für zeitlich befristete Ausnahmegenehmigungen für eine unbegrenzte Zahl von Fahrten jedoch auch die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
2. nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 die Straßenverkehrsbehörden, in deren Bezirk die Verbote angeordnet sind; soweit auf der Autobahn der Verkehr mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen genehmigt werden soll, ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk auf die Autobahn eingefahren werden soll;

3. nach § 46 Abs. 1 Nr. 7 die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird; sie ist auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig; neben diesen Behörden ist für zeitlich befristete Ausnahmegenehmigungen für eine unbegrenzte Zahl von Fahrten auch die Straßenverkehrsbehörde zuständig, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat;
4. in allen übrigen Fällen die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk von der Ausnahmegenehmigung Gebrauch gemacht werden soll.

(3) Die Erlaubnis für die übermäßige Benutzung der Straße durch die Bundeswehr, die in § 35 Abs. 5 genannten Truppen, den Bundesgrenzschutz, die Polizei, den Katastrophenschutz, erteilt die höhere Verwaltungsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt.

#### § 48

##### Verkehrsunterricht

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

#### § 49

##### Ordnungswidrigkeiten

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

1. das allgemeine Verhalten im Straßenverkehr nach § 1 Abs. 2,
2. die Straßenbenutzung durch Fahrzeuge nach § 2 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1, Abs. 3 oder Abs. 4,
3. die Geschwindigkeit nach § 3,
4. den Abstand nach § 4,
5. das Überholen nach § 5 Abs. 1 bis 4, Abs. 5 Satz 2, Abs. 6 oder 7,
6. das Vorbeifahren nach § 6,
7. das Nebeneinanderfahren nach § 7 Sätze 2 oder 3,
8. Die Vorfahrt nach § 8,
9. das Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren nach § 9,
10. das Einfahren oder Anfahren nach § 10,
11. das Verhalten bei besonderen Verkehrslagen nach § 11 Abs. 1,
12. das Halten oder Parken nach § 12 Abs. 1, 3, 4 Satz 1, Satz 2, Halbsatz 2, oder Abs. 5,
13. Parkuhren oder Parkscheiben nach § 13,
14. die Sorgfaltpflichten beim Ein- oder Aussteigen nach § 14,
15. das Liegenbleiben von Fahrzeugen nach § 15,
16. die Abgabe von Warnzeichen nach § 16,
17. die Beleuchtung nach § 17,
18. die Benutzung von Autobahnen und Kraftfahrstraßen nach § 18 Abs. 1 bis 4, Abs. 5 Satz 2 oder Abs. 6 bis 11,
19. das Verhalten
  - a) an Bahnübergängen nach § 19 oder
  - b) an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel nach § 20,
20. die Personenbeförderung nach § 21,
21. die Ladung nach § 22,
22. sonstige Pflichten des Fahrzeugführers nach § 23,
23. die Benutzung von Krankenfahrstühlen auf Gehwegen oder Seitenstreifen nach § 24 Abs. 2,
24. das Verhalten
  - a) als Fußgänger nach § 25 Abs. 1 bis 4,
  - b) An Fußgängerüberwegen nach § 26 oder
  - c) auf Brücken nach § 27 Abs. 6,
25. den Lärmschutz oder das Sonntagsfahrverbot nach § 30 Abs. 1, 2 oder Abs. 3 Satz 1,



26. das Sporttreiben oder Spielen nach § 31,  
 27. das Bereiten, Beseitigen oder Kenntlichmachen von verkehrswidrigen Zuständen oder die wirksame Verkleidung gefährlicher Geräte nach § 32,  
 28. Verkehrsbeeinträchtigungen nach § 33 oder  
 29. das Verhalten nach einem Verkehrsunfall nach § 34 Abs. 1 verstößt.

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

- als Führer eines geschlossenen Verbandes entgegen § 27 Abs. 5 nicht dafür sorgt, daß die für geschlossene Verbände geltenden Vorschriften befolgt werden,
- als Führer einer Kinder- oder Jugendgruppe entgegen § 27 Abs. 1 Satz 4 diese nicht den Gehweg benutzen läßt,
- als Tierhalter oder sonst für die Tiere Verantwortlicher einer Vorschrift nach § 28 Abs. 1 oder Abs. 2 Satz 2 zuwiderhandelt,
- als Reiter, Führer von Pferden, Treiber oder Führer von Vieh entgegen § 28 Abs. 2 einer für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregel oder Anordnung zuwiderhandelt,
- als Kraftfahrzeugführer entgegen § 29 Abs. 1 an einem Rennen teilnimmt,
- entgegen § 29 Abs. 2 Satz 1 eine Veranstaltung durchführt oder als Veranstalter entgegen § 29 Abs. 2 Satz 3 nicht dafür sorgt, daß die in Betracht kommenden Verkehrsvorschriften oder Auflagen befolgt werden oder
- entgegen § 29 Abs. 3 ein dort genanntes Fahrzeug oder einen Zug führt.

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

- entgegen § 36 ein Zeichen oder eine Weisung eines Polizeibeamten nicht befolgt,
- entgegen § 37 ein Wechsellicht- oder Dauerlichtzeichen nicht befolgt,
- entgegen § 38 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 oder 3 blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn oder allein oder gelbes Blinklicht verwendet oder entgegen § 38 Abs. 1 Satz 2 nicht sofort freie Bahn schafft,
- entgegen § 41 eine durch ein Vorschriftzeichen gegebene Anordnung nicht befolgt,
- entgegen § 42 eine durch die Zusatzschilder zu den Zeichen 306 oder 314, die Richtzeichen 315 oder 340 gegebene Anordnung nicht befolgt oder
- entgegen § 43 Abs. 2 und 3 Nr. 2 durch Absperrrgeräte abgesperrte Straßenflächen befährt.

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

- entgegen § 35 Abs. 6 Satz 2 keine auffällige Warnkleidung trägt,
- entgegen § 35 Abs. 8 Sonderrechte ausübt, ohne die öffentliche Sicherheit und Ordnung gebührend zu berücksichtigen,
- entgegen § 45 Abs. 6 mit Arbeiten beginnt, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Lichtzeichenanlagen nicht bedient,
- entgegen § 46 Abs. 3 Satz 1 eine Nebenbestimmung der Ausnahmegenehmigung oder Erlaubnis nicht befolgt,
- entgegen § 46 Abs. 3 Satz 3 die Bescheide nicht mitführt oder auf Verlangen nicht aushändigt,
- entgegen § 48 einer Vorladung zum Verkehrsunterricht nicht folgt oder
- entgegen § 53 Abs. 3 Nr. 2 einem durch Zeigerregler gegebenen Gebot zuwiderhandelt.

## § 50

**Sonderregelung für die Insel Helgoland**

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

## § 51

**Sonderregelung für Berlin**

Die §§ 35, 44 Abs. 4 und 5, § 46 Abs. 1 letzter Satz und § 47 Abs. 3 finden im Land Berlin keine Anwendung, soweit sie sich auf die Bundeswehr, den Bundesgrenzschutz, die Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes und auf die Ausübung von Sonderrechten in den Fällen der Artikel 91 und 87a Abs. 4 des Grundgesetzes im Verteidigungsfall und im Spannungsfall (Artikel 87a Abs. 3 des Grundgesetzes) beziehen.

## § 52

**Geltung im Land Berlin**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

## § 53

**Inkrafttreten**

(1) Diese Verordnung tritt am 1. März 1971 in Kraft.

(2) Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1179) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. März 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 271, 327) mit den Änderungen der Verordnung vom 25. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 780), vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 485), vom 29. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. 1961 I S. 8) und vom 30. April 1964 (Bundesgesetzblatt I S. 305) tritt mit dem gleichen Tage außer Kraft.

(3) Bis zum 1. Januar 1973 gilt folgendes:

- Die Verkehrszeichen nach folgenden Bildern der Anlage zur Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 30. April 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 305)

haben die Bedeutung der Zeichen

|                                                                  |                      |
|------------------------------------------------------------------|----------------------|
| 1                                                                | 101                  |
| 3                                                                | 103                  |
| 3                                                                | 105                  |
| 2 c                                                              | 121                  |
| 4 a                                                              | 134                  |
| 1 mit Zusatztafel „Radfahrer kreuzen“                            | 138                  |
| 30 a                                                             | 206                  |
| 28                                                               | 220                  |
| 31                                                               | 229                  |
| 17 b                                                             | 241                  |
| 15                                                               | 251 mit Zusatzschild |
| 13 a                                                             | 253                  |
| 21 b mit Zusatztafel „Lkw, Sattelkraftfahrzeuge u. Züge“         | 277                  |
| 23                                                               | 286                  |
| 21 mit Zusatztafel „Ende“                                        | 278                  |
| 21 b mit Zusatztafel „Ende“                                      | 280                  |
| 21 b mit Zusatztafel „Lkw, Sattelkraftfahrzeuge und Züge“ „Ende“ | 281                  |
| 52                                                               | 306                  |
| 38                                                               | 311                  |
| 17 c                                                             | 331                  |
| 17 c mit Zusatztafel „Ende“                                      | 336                  |
| 38 a bis c                                                       | 385                  |
| 45                                                               | 430                  |



- Das Zeichen 307 braucht erst ab 1. Januar 1973 aufgestellt zu sein.
2. Es sind auch die Gebote zu befolgen, die durch Zeigerregler nach Abschnitt B der Anlage zur Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Verordnung vom 30. April 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 305) gegeben werden.
  3. Die Zusatzschilder, welche die Entfernung zu einer Gefahrstelle oder einer Verbotsstelle oder -strecke oder die Länge einer Gefahr- oder Verbotsstrecke angeben, brauchen den in § 40 Abs. 2 und 4 und vor Zeichen 278 gezeigten Zusatzschildern nicht zu entsprechen.

4. Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 10 sind für Leuchtsäulen nicht erforderlich, sofern eine Baugenehmigung vorliegt.

(4) Die Straßennamensschilder brauchen erst vom 1. Januar 1976 an in der zu Zeichen 437 genannten Art angebracht zu sein.

(5) § 37 Abs. 3 und 4 sowie § 49 Abs. 3 Nr. 2 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 16. November 1970

Der Bundesminister für Verkehr

## Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Vwv-StVO)

Vom 16. November 1970

Nach § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird mit Zustimmung des Bundesrates folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

### Zu § 1 Grundregeln

- I. Die Straßenverkehrs-Ordnung regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr.
- 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.
- 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

- I. Zwei Fahrbahnen sind nur dann vorhanden, wenn die Fahrstreifen für beide Fahrtrichtungen durch Mittelstreifen, Trenninseln, abgegrenzte Gleiskörper, Leitplanken oder andere bauliche Einrichtungen getrennt sind.

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:

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.
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.

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.

- III. Auf Straßen mit vier Fahrbahnen sind in der Regel die beiden mittleren dem schnelleren Fahrzeugverkehr vorzubehalten. Außerhalb geschlossener Ortschaften werden sie in der Regel als Kraftfahrstraßen (Zeichen 331) zu kennzeichnen sein. Ob das innerhalb geschlossener Ortschaften zu verantworten ist, bedarf gründlicher Erwägungen vor allem dann, wenn in kleineren Abständen Kreuzungen und Einmündungen vorhanden sind. Wo das Zeichen „Kraftfahrstraße“ nicht verwendet werden kann, wird in der Regel ein Verkehrsverbot für Radfahrer, Fuhrwerke und Zugmaschinen (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 Kraftfahrzeuge mit Zusatzschild z. B. „Anlieger und zum 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 2

Ist auf einer Straße auch nur zu gewissen Tageszeiten mit so dichtem Verkehr zu rechnen, daß mehrspurige Kraftfahrzeuge vom strengen Rechtsfahrgebot abweichen dürfen, so empfiehlt es sich, auch jeden einzelnen Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren. Vgl. auch I zu § 7.

#### Zu Absatz 3

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

#### Zu Absatz 4 Satz 1

Auf das Gebot des Hintereinanderfahrens sind die Radfahrer bei allen sich bietenden Gelegenheiten hinzuweisen. Wenn bei Massenverkehr von Radfahrern, vor allem bei Betriebsschluß oder Schichtwechsel größerer Betriebe, ein Hintereinanderfahren nicht möglich ist, ist

darauf hinzuwirken, daß sich die Radfahrer möglichst gut in die Ordnung des Verkehrs einfügen.

#### Zu Absatz 4 Satz 2

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

II. Ist das Befahren eines Seitenstreifens seiner Beschaffenheit oder seines Zustandes wegen nicht zumutbar, so darf nicht beanstandet werden, wenn er dafür nicht benutzt wird.

#### Zu § 3 Geschwindigkeit

##### Zu Absatz 3

Sattelfahrzeuge zur Lastenbeförderung sind Lastkraftwagen im Sinne der StVO.

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

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

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

#### Zu § 7 Nebeneinanderfahren

I. Wo auch nur zu gewissen Tageszeiten 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.

II. Wo auf einer Straße mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung wegen ihrer baulichen Beschaffenheit nicht mehr wie bisher nebeneinander gefahren werden kann, dort ist durch geeignete Markierungen, Leiteinrichtungen oder dergleichen zu zeigen, welcher Fahrstreifen endet. Dabei ist eine Lösung anzustreben, die verständlich ist und den Verkehr möglichst wenig behindert. Auf Straßen mit schnellem Verkehr ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel unerlässlich.

#### Zu § 8 Vorfahrt

##### Zu Absatz 1

Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

I. 1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden erkennbar sein. Wünschenswert ist es, daß sie schon durch ihre bauliche Beschaffenheit auffallen. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden. Ist eine ausreichende Erkennbarkeit nicht gewährleistet, sollten die zu der Kreuzung oder Einmündung gehörenden Verkehrszeichen (positive und negative Vorfahrtzeichen oder Gefahrzeichen 102 „Kreuzung“) in der Regel auf beiden Seiten der Straße und ausnahmsweise auch über der Fahrbahn angebracht werden. Auch ergänzende Maßnahmen, wie Veränderung des Unterbrechungsverhältnisses der Leitlinien in der untergeordneten Straße, verzerrte Wiedergabe der aufgestellten Schilder auf der Fahrbahn (Nummer 3 vor Zeichen 350) in ausreichender Entfernung oder eine besondere Beleuchtung können sich empfehlen.

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 I 1 und II

zu helfen; des öfteren wird es sich empfehlen, bei der Straßenbaubehörde eine Änderung des Kreuzungswinkels anzuregen.

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 Erfassbarkeit der Regelung durch Längsmarkierungen (Mittellinien und Randlinien, die durch rückstrahlende Bodennägel verdeutlicht werden können) im Verlauf der Straße mit Vorfahrt verbessert werden kann.

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.

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. Das gilt in der Regel auch, wenn eine Einmündung über einen Gehweg mit abgesenktem Bordstein führt.

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.

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, durch Fällen von Bäumen im Kreuzungsbereich, beseitigt werden kann.

5. Der Grundsatz „Rechts vor links“ sollte außerhalb geschlossener Ortschaften nur für Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf von Straßen mit ganz geringer Verkehrsbedeutung gelten.

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.

- 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).

- 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.
  - 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.
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.
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.
- 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.
- a) Bundesstraßen, auch in ihren Ortsdurchfahrten, sind in aller Regel als Vorfahrtstraßen zu kennzeichnen.
  - b) Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt das auch für sonstige Straßen mit durchgehendem Verkehr.
  - c) Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten alle Straßen mit erheblicherem Verkehr Vorfahrtstraßen werden.
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.
3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. VII zu Zeichen 205 und 206, von Vorfahrtstraßen vgl. II zu Zeichen 306 und 307, von Bundes- und Europastraßen vgl. zu Zeichen 401 und 410.
- IV. Über die Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Lichtzeichen vgl. zu § 36 Abs. 2 und 4 sowie IV zu den Nummern 1 und 2 zu § 37 Abs. 2.

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

##### **Zu Absatz 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.

- II. Es kann sich empfehlen, an Kreuzungen, Abbiegestreifen für Linksabbieger so zu markieren, daß aus entgegengesetzten Richtungen nach links abbiegende Fahrzeuge voreinander vorbeigeführt werden (tangentiales 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 3**

- I. Ob Radfahrer noch neben der Fahrbahn fahren, wenn ein Radweg erheblich von der Straße abgesetzt ist, darüber entscheidet der optische Gesamteindruck. Können Zweifel aufkommen oder ist der abgesetzte Radweg nicht eindeutig erkennbar, so ist den Radfahrern durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht aufzuerlegen.

- II. Über Straßenbahnen neben der Fahrbahn vgl. IX zu Zeichen 201.

#### **Zu § 12 Halten und Parken**

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

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

##### **Zu Absatz 3 Nr. 1 und Nr. 8 Buchst. d)**

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

##### **Zu Absatz 4**

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

#### **Zu § 13 Parkuhr und Parkscheibe**

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

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

VI. Über Parkuhren in Halteverbotszonen vgl. III zu den Zeichen 290 und 292.

#### Zu Absatz 2

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

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

##### Zu Absatz 2

- I. 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.
- II. Wird ein gespanntes Fuhrwerk unbeaufsichtigt stehen gelassen, so ist es zu beanstanden, wenn die Zugtiere nicht abgestängt und kurz angebunden sind. Bei zweispännigen Fuhrwerken braucht nur innen abgestängt zu sein.

#### Zu § 16 Warnzeichen

##### Zu Absatz 2 Nr. 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 § 17 Beleuchtung

##### Zu Absatz 1

Es ist zu beanstanden, wenn ein Fuhrmann oder der, welcher sein Fahrzeug schiebt, Beleuchtungseinrichtungen durch seinen Körper verdeckt; zu den Beleuchtungseinrichtungen zählen auch die Rückstrahler (§ 49 a StVZO).

##### Zu Absatz 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. Einzeln entgegenkommender Fußgänger wegen muß dann abgeblendet werden, wenn sie sonst gefährdet wären (§ 1 Abs. 2).
- II. Nicht nur die rechtzeitige Erfüllung der Abblendpflicht und die daraus folgende Pflicht zur Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit sind streng zu überwachen, vielmehr ist auch darauf zu achten, daß nicht
  1. Standlicht vorschriftswidrig verwendet wird,
  2. Blendwirkung trotz Abblendens bestehen bleibt,
  3. die vordere Beleuchtung ungleichmäßig ist,
  4. Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchten oder andere zusätzliche Scheinwerfer oder Leuchten vorschriftswidrig verwendet werden.

#### Zu § 18 Autobahnen und Kraftfahrstraßen

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

#### Zu § 21 Personenbeförderung

##### Zu den Absätzen 1 und 2

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 2

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

#### Zu § 22 Ladung

##### Zu Absatz 1

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

#### Zu § 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

##### Zu Absatz 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.
- II. Fußgänger, die Handfahrzeuge mitführen, sind keine Fahrzeugführer.

#### Zu § 24 Besondere Fortbewegungsmittel

##### Zu Absatz 1

Solche Fortbewegungsmittel bedürfen danach keiner Beleuchtung und müssen nicht mit Rückstrahlern versehen sein.

##### Zu Absatz 2

Krankenfahrstühle sind Fahrzeuge.

#### Zu § 25 Fußgänger

##### Zu Absatz 3

- 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.
- 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 Fußgängerverkehr muß unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefaßt werden (z. B. Markierung von Fußgängerüberwegen oder

Errichtung von Lichtzeitanlagen). Erforderlichenfalls ist bei der Straßenbaubehörde der Einbau von Inseln oder der Bau von Unter- oder Überführungen anzuregen.

- III. 1. Die Markierungen an Lichtzeitanlagen für Fußgänger, sogenannte Fußgängerfurten, bestehen aus zwei mindestens 4 m voneinander entfernten, unterbrochenen Quermarkierungen. Deren Linien sind höchstens 0,15 m breit; sie sollten in der Regel 0,50 m lang sein und voneinander einen Abstand von 0,20 m haben. Diese Linien können innerhalb geschlossener Ortschaften durch Nägel ersetzt werden.
2. Fußgängerfurten dürfen nur markiert werden, wo der Fußgängerquerverkehr durch besondere Lichtzeichen geregelt ist. Dort empfiehlt sich das in der Regel.
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 Kreuzung oder Einmündung zugewandten Seite.

#### IV. Über Fußgängerüberwege vgl. zu § 26.

- V. Wenn nach den dort genannten Grundsätzen die Anlage von Fußgängerüberwegen ausscheidet, der Schutz des Fußgängerverkehrs aber erforderlich ist, muß es nicht immer geboten sein, Lichtzeichen vorzusehen oder Über- oder Unterführungen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. In vielen Fällen wird es vielmehr genügen, die Bedingungen für das Überschreiten der Straße zu verbessern (z. B. durch Einbau von Inseln, Halteverbote, Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtung).
- VI. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Straßenbaubehörde anzuregen, die in § 11 Abs. 4 BOSTrab 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

Das Verbot ist bußgeldbewehrt durch § 71 Abs. 1 Nr. 4 BOSTrab, wenn es sich um Eisenbahnanlagen handelt durch § 64 a EBO.

#### Zu § 26 Fußgängerüberwege

##### I. Allgemeines

Fußgängerüberwege kommen im allgemeinen nur an Kreuzungen und Einmündungen in Frage. An anderen Stellen sind sie nur in Ausnahmefällen zu erwägen.

Ob und wie Fußgängerüberwege über bevorrechtigte Zufahrten zu Kreuzungen oder Einmündungen und Fußgängerüberwege außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen anzulegen sind, ist besonders sorgfältig zu prüfen.

##### II. Örtliche Voraussetzungen

1. Fußgängerüberwege dürfen nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.
2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
3. Fußgängerüberwege dürfen nur an Stellen angebracht werden, an denen nicht nur sie rechtzeitig in ihrer ganzen Länge stets sichtbar sind, sondern auch Fußgänger, die auf dem Gehweg auf eine Möglichkeit zum Überschreiten der Fahrbahn warten.
4. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn der Fußgängerquerverkehr ohnehin auf einen bestimmten Punkt konzentriert ist oder wo dies durch die Markierung oder durch Absperrung erreicht werden kann.
5. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn

ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.

6. Im Zuge von Grünen Wellen und in der Nähe von Lichtzeitanlagen sollten Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.
7. Für Fußgängerüberwege eignen sich vor allem Straßen mit insgesamt zwei oder drei Fahrstreifen für den Verkehr in beiden Richtungen.

##### III. Verkehrliche Voraussetzungen

1. Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt.
2. Bei schwachem Fahrzeugverkehr ist die Anlage von Fußgängerüberwegen in der Regel nicht erforderlich, weil für die Fußgänger Lücken zum Überschreiten der Straße zur Verfügung stehen.
3. Bei — unter Umständen auch nur in der Spitzenstunde — starkem Fahrzeugverkehr ist die Anlage von Fußgängerüberwegen nicht zweckmäßig, weil durch die Bevorrechtigung der Fußgänger Stockungen im Verkehrsfluß entstehen können.
4. Bei sehr schwachem Fußgängerverkehr ist die Anlage von Fußgängerüberwegen häufig deswegen nicht zweckmäßig, weil die wenigen Fußgänger ihren Vorrang den Fahrzeugen gegenüber nicht durchsetzen könnten.
5. Demnach kommt die Anlage von Fußgängerüberwegen vor allem an solchen Stellen in Frage, wo eine mäßig befahrene Straße von einem mittelstarken oder jedenfalls doch ständigen Fußgängerverkehr gekreuzt wird. Auch bei ausgesprochen schwachem Fahrzeugverkehr kann die Markierung eines Fußgängerüberweges aber zweckmäßig sein, wenn der Fußgängerverkehr besonders stark ist. Soweit in der Literatur Zahlenwerte über die maßgebende Stärke des Fußgänger- und des Fahrzeugverkehrs angegeben sind, handelt es sich um Richtwerte, die nicht für alle denkbaren Fälle gelten können. Örtliche Gesichtspunkte können Einfluß haben; so gelten z. B. für Geschäftsstraßen mit vielen Fußgängern andere Maßstäbe als für Straßen, die in erster Linie dem Fahrzeugverkehr dienen.

##### IV. Lage von Fußgängerüberwegen

1. Fußgängerüberwege sollten in der Gehrichtung der Fußgänger liegen. Müssen die Fußgänger Umwege machen, um den Zebrastreifen zu erreichen, so empfehlen sich häufig Geländer.
2. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, daß die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überschreiten.
3. In Kreuzungszufahrten mit Wartepflicht empfiehlt es sich häufig, den Fußgängerüberweg zurückzusetzen, um abbiegenden Fahrzeugen die Möglichkeit zu geben, ohne Störung des nachfolgenden Verkehrs vor dem Überweg zu warten. Geländer können in solchen Fällen geboten sein.
4. 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 sollen Fußgängerüberwege über die Straße mit Vorfahrt nicht angelegt werden.
5. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Geländer geführt werden.
6. Auf Straßen mit Straßenbahnlinien ohne besonderen Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nur an Zwangshaltestellen (Anlage 4 Signal A 5 der BOSTrab) und nur so angelegt werden, daß die Straßenbahn in jedem Fall vor dem Überweg hält. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf besonderem Bahnkörper sollen an den

Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Geländern abgeschränkt werden.

#### V. Markierung und Beschilderung

1. Die Markierung sollte mindestens drei Meter breit sein. Sie besteht aus Breitstrichen von 50 cm mit ebenso großen Abständen. Der erste Breitstrich sollte etwa 50 cm vom Fahrbahnrand entfernt sein. Über Straßenbahngleise sollen Zebrastreifen durchgeführt werden, über Radwege jedenfalls dann, wenn das nach den örtlichen Verhältnissen zum Schutz der Fußgänger erforderlich ist. Im Bereich von Fußgängerschutzinseln sollte die Markierung dagegen unterbrochen werden.
2. Die Fahrbahnmarkierung der Fußgängerüberwege muß sich immer in einem guten Zustand befinden. Die Markierung sollte möglichst griffig und verschleißfest sein und ihre weiße Farbe behalten.
3. Die Markierung sollte so beschaffen sein, daß sich die weißen Streifen auch bei nasser Fahrbahn von der übrigen Straßenfläche abheben. Wo nötig, sind zur Verdeutlichung weiße Bodenrückstrahler zu verwenden.
4. Auf Fußgängerüberwegen, die nicht an Kreuzungen und Einmündungen liegen, und auf solche, die an Kreuzungen und Einmündungen liegen, über die Kreuzungszufahrten mit Vorfahrt angelegt sind, ist stets durch Zeichen 350 hinzuweisen. Es steht immer an dem Fußgängerüberweg. In der Regel sollte es auf beiden Straßenseiten aufgestellt werden. Eine Wiederholung des Zeichens 350 über der Fahrbahn kann sich empfehlen, besonders wenn das Verkehrszeichen so in Verbindung mit einer Beleuchtungseinrichtung angebracht werden kann. Wenn die Zeichen 134 oder 350 auf der linken Straßenseite wiederholt werden, so sind sie dort spiegelbildlich auszuführen. Die Zeichen müssen voll rückstrahlen oder erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) von innen oder außen beleuchtet sein. Sie können auch als Fahrbahnmarkierung wiederholt werden. Wegen der Verwendung von gelbem Blinklicht vgl. II zu § 38 Abs. 3.
5. Vor Überwegen, die nicht an Kreuzungen oder Einmündungen liegen, und vor solchen außerhalb geschlossener Ortschaften ist stets durch das Zeichen 134 mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild zu warnen.
6. Vor Überwegen außerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auf eine ausreichend lange Strecke auf höchstens 50 km/h zu beschränken. Das Geschwindigkeitsbeschränkungsschild soll am gleichen Pfosten wie das Gefahrzeichen 134 angebracht werden.
7. Es ist immer zu prüfen, ob nicht verkehrsbeschränkende Anordnungen vor dem Überweg zu treffen sind. In Frage kommen z. B. Überholverbote (Zeichen 276).

#### VI. Beleuchtung

1. Durch Beleuchtung muß dafür gesorgt werden, daß auf dem Fußgängerüberweg befindliche und am Gehwegrand wartende Fußgänger bei Dunkelheit auch bei ungünstigen Verhältnissen (z. B. bei nasser Straße) vom Kraftfahrer rechtzeitig wahrgenommen werden können. Das gilt nicht für Fußgängerüberwege an Kreuzungszufahrten mit Wartpflicht.
2. Werden durch die allgemeine Straßenbeleuchtung die Fahrbahn und der Gehwegrand so hell und gleichmäßig ausgeleuchtet, daß die Fußgänger vom Kraftfahrer rechtzeitig wahrgenommen werden können, so sind zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen nicht erforderlich. Bevor Zusatzleuchten angebracht werden, ist zu prüfen, ob durch eine Verbesserung der Helligkeit und der Gleichmäßigkeit der vorhandenen Straßenbeleuchtung erreicht werden kann, daß die Fußgänger ausreichend sichtbar werden.
3. Reicht die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht aus und kann sie auch nicht ausreichend verbes-

sert werden, so kommt eine Anstrahlung in Betracht, die den Fußgänger, aus der Verkehrsrichtung gesehen, hell von dem dunklen Hintergrund abhebt. In solchen Fällen ist die Verwendung andersfarbigen Lichtes zu erwägen.

#### Zu § 27 Verbände

##### Zu Absatz 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

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

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

Bedarf ein zu Fuß marschierender Verband eigener Beleuchtung, so ist darauf zu achten, daß die Flügelmäner 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

- I. Die Halter von Federvieh sind erforderlichenfalls dazu anzuhalten, die notwendigen Vorkehrungen zur Fernhaltung ihrer Tiere von der Straße zu treffen.
- 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.
- III. Solange Beleuchtung nicht erforderlich ist, genügt zum Treiben einer Schafherde in der Regel ein Schäfer, wenn ihm je nach Größe der Herde ein Hund oder mehrere zur Verfügung stehen.

#### Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung

##### Zu Absatz 1

- I. Verboten sind auch nichtorganisierte Rennen; gerade gegen sie ist einzuschreiten.
- II. Rennen sind auch solche, bei denen die Teilnehmer nicht gleichzeitig starten, z. B. Bergprüfungen, Sprintprüfungen.
- III. Eine Ausnahmegenehmigung für eine Rennveranstaltung mit Kraftfahrzeugen zu erteilen, ist nur selten zu rechtfertigen. Da dann die von der Veranstaltung in Anspruch genommenen Straßen, teilweise für längere Zeit, gesperrt werden müssen, ist in jedem Fall zu prüfen, ob das Interesse an der Veranstaltung so stark überwiegt, daß solche Beeinträchtigung des Verkehrs als zumutbar erscheint.
- IV. Die genehmigende oberste Landesbehörde kann es der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder höheren Verwaltungsbehörde überlassen, im Erlaubnisverfahren die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen.

##### Zu Absatz 2

- I. Erlaubnispflichtige Veranstaltungen mit Kraftfahrzeugen
  1. a) Auch Rennveranstaltungen (Absatz 1), die ausnahmsweise genehmigt sind, bedürfen einer Erlaubnis.



- b) Rallies, Zuverlässigkeits- und Leistungsprüfungsfahrten und ähnliche Veranstaltungen sind jedenfalls dann erlaubnispflichtig, wenn die Fahrtzeiten gewertet oder wenn für Sonderprüfungen öffentliche Straßen beansprucht werden.
- c) Beschleunigungs- und Bremsprüfungen, Slalom und andere Geschicklichkeitsprüfungen bedürfen der Erlaubnis.
- d) Such-, Ziel- und Orientierungsfahrten sind jedenfalls dann erlaubnispflichtig, wenn die Fahrtzeiten gewertet werden. Ballon-Begleitfahrten dürfen nicht erlaubt werden.
- e) Das Fahren in geschlossenem Verband zu erlauben, ist nur ausnahmsweise zu verantworten.

## 2. Bedingungen und Auflagen

- a) Neben den zur Sicherheit und Ordnung gebotenen Bedingungen und Auflagen ist dem Veranstalter aufzugeben, er habe
  - aa) Bund, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände von allen Ersatzansprüchen freizustellen, die aus Anlaß der Veranstaltung auf Grund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen von Teilnehmern oder von Dritten erhoben werden,
  - bb) über seine gesetzliche Schadensersatzpflicht hinaus die Wiedergutmachung von Schäden an den Straßen sowie an Grundstücken (Flurschäden) zu übernehmen,
  - cc) eine Veranstalterhaftpflichtversicherung, die auch die sich aus aa) und bb) ergebenden Wagnisse deckt, mit Versicherungssummen von mindestens
    - DM 1 000 000,— für Personenschäden (für die einzelne Person jedenfalls DM 200 000,—),
    - DM 200 000,— für Sachschäden,
    - DM 20 000,— für Vermögensschäden
 bei Veranstaltungen mit Kraftwagen und bei gemischten Veranstaltungen abzuschließen, beziehungsweise bei Veranstaltungen mit Krafträdern mit Versicherungssummen von mindestens
    - DM 500 000,— für Personenschäden (für die einzelne Person jedenfalls DM 200 000,—),
    - DM 100 000,— für Sachschäden,
    - DM 10 000,— für Vermögensschäden.
 Bei der Abnahme der Kraftfahrzeuge dürfen nur Fahrzeuge solcher Fahrer zugelassen werden, die für das teilnehmende Fahrzeug einen für die Teilnahme an der Veranstaltung geltenden Haftpflichtversicherungsvertrag mit Versicherungssummen von mindestens
    - DM 1 000 000,— für Personenschäden (für die einzelne Person jedenfalls DM 200 000,—),
    - DM 200 000,— für Sachschäden,
    - DM 20 000,— für Vermögensschäden
 für Kraftwagen beziehungsweise von mindestens
    - DM 500 000,— für Personenschäden (für die einzelne Person jedenfalls DM 200 000,—),
    - DM 100 000,— für Sachschäden,
    - DM 10 000,— für Vermögensschäden
 für Krafträder abgeschlossen haben.
- b) Bei Fahrten im geschlossenen Verband kann von den Bedingungen aa) bis cc) abgesehen werden.
- c) Stellt eine Straßenbaubehörde oder ein Bahnunternehmen Forderungen zum Schutz der Straße oder der Bahnanlagen, so sind entsprechende Bedingungen zu stellen und entsprechende Auflagen zu machen. Kann die Polizei, eine Straßenbaubehörde oder ein Bahnunternehmen Erstattung von Aufwendungen für be-

sondere Maßnahmen aus Anlaß der Veranstaltung verlangen, so hat sich der Antragsteller schriftlich zur Erstattung zu verpflichten.

- d) Bei Rennveranstaltungen und Sonderprüfungen sind die Straßen für den öffentlichen Verkehr zu sperren. Das hat durch Absperrschranken längs und quer zur gesperrten Straßenstrecke oder durch ähnlich wirksame Maßnahmen zu geschehen. Jedenfalls bei Rennveranstaltungen ist dem Veranstalter der Einsatz einer ausreichenden Zahl von Ordnern entlang der Absperrung aufzuerlegen; Umfang, Ort und Art dieses Einsatzes sind dabei im einzelnen festzulegen. Inwieweit die Polizei auch im abgesperrten Raum tätig werden muß, richtet sich nach Landesrecht.
- e) Die Sicherung der Rennstrecke hat auch die Gefährdung der Zuschauer außerhalb der Absperrung zu berücksichtigen. Die technischen Sicherungseinrichtungen müssen den neuesten Erkenntnissen entsprechen.

- f) Bei Rennveranstaltungen und Sonderprüfungen mit Renncharakter haften Veranstalter, Fahrer und Halter nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen über Verschuldens- und Gefährdungshaftung für die Schäden, die durch die Veranstaltung an Personen und Sachen verursacht worden sind.

Für ausreichenden Versicherungsschutz zur Deckung von Ansprüchen aus vorbezeichneten Schäden hat der Veranstalter zu sorgen. Als Mindestversicherungssummen gelten

- aa) für jede Rennveranstaltung mit Kraftwagen
  - DM 1 000 000,— für Personenschäden pro Ereignis,
  - DM 200 000,— für die einzelne Person,
  - DM 200 000,— für Sachschäden,
  - DM 40 000,— für Vermögensschäden,
- bb) für jede Rennveranstaltung mit Krafträdern und Go-karts
  - DM 500 000,— für Personenschäden pro Ereignis,
  - DM 200 000,— für die einzelne Person,
  - DM 100 000,— für Sachschäden,
  - DM 20 000,— für Vermögensschäden.

Außerdem hat der Veranstalter für eine Unfallversicherung für den einzelnen Zuschauer in Höhe folgender Versicherungssummen zu sorgen:

- für den Todesfall DM 15 000,—,
- für den Invaliditätsfall (Kapitalzahlung je Person) DM 30 000,—.

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.

## 3. Das Verfahren

- a) Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Monate erfordert.
- b) Die Straßenverkehrsbehörde hat darauf hinzuwirken, daß für die mit dem Antrag vorzulegenden Erklärungen des Veranstalters und für Erlaubnisbescheide Formblätter verwendet werden, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.
- c) Die Anträge sind nur zu bearbeiten, wenn zugleich Gutachten bewährter Sachverständiger, vor allem über die Geeignetheit der Fahrstrecken und über die gebotenen Sicherungsmaßnahmen vorgelegt werden. Bei Veranstal-

tungen von geringerer Bedeutung kann sich die Erlaubnisbehörde mit einer Stellungnahme der Polizei begnügen.

- d) Die Polizei ist zu hören, die Straßenbaubehörden dann, wenn eine Beschädigung der Straße zu besorgen ist oder bauliche Maßnahmen erforderlich würden, auch die Bahnunternehmen — für die Bundesbahn deren Betriebsämter —, wenn die Teilnehmer Bahnübergänge benutzen oder Bahnanlagen sonst berühren.

## II. Für Veranstaltungen von Radfahrern gilt I sinngemäß.

- III. 1. Öffentliche Versammlungen unter freiem Himmel und Aufzüge, für die die Bestimmungen der §§ 14 bis 16 des Versammlungsgesetzes gelten, bedürfen keiner Erlaubnis. Notwendige Maßnahmen verkehrlicher Art hat die Straßenverkehrsbehörde der für Versammlungen zuständigen Behörde vorzuschlagen, damit sie bei den Anordnungen nach den Bestimmungen des Versammlungsgesetzes berücksichtigt werden.

## 2. Für Veranstaltungen auf nichtöffentlichen Straßen gilt Landesrecht.

## Zu Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr

- I. Fahrzeuge und Züge, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte die nach den §§ 32 und 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten, bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO.

- II. Die Abmessungen eines Fahrzeugs oder eines Zuges sind auch dann überschritten, wenn die Vorschriften über die Kurvenläufigkeit (§ 32 Abs. 2 StVZO) nicht eingehalten werden.

- III. Ist nicht das Fahrzeug oder der Zug, sondern nur die Ladung zu breit oder zu hoch oder werden die Vorschriften über die Abmessungen nur deshalb nicht eingehalten, weil die Ladung nach vorn oder weil sie nach hinten zu weit hinausragt, so ist neben der Genehmigung einer Ausnahme von den in Betracht kommenden Vorschriften des § 22 eine Erlaubnis nicht erforderlich.

## IV. Voraussetzungen der Erlaubnis:

### 1. Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

- a) eine unteilbare Ladung zu befördern ist oder ein Fahrzeug oder Zug, wofür eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO vorliegt, überführt werden muß oder mehrere einzelne Stücke zu befördern sind, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines solchen Spezialfahrzeugs erfordern; im letzten Fall dürfen aber das zulässige Gesamtgewicht und die zulässigen Achslasten nicht überschritten werden (§ 34 StVZO). Unteilbar ist eine Ladung, wenn ihre Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder unzumutbare Kosten verursachen würde;
- b) die Beförderung nicht — wenigstens zum größten Teil der Strecke — auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch eine Beförderung auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden;
- c) für den gesamten Fahrtweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch die Beförderung nicht beeinträchtigt wird und für die zum Schutze der Straßen 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 grundsätzlich nicht erteilt werden, wenn der Antragsteller zuvor vorsätzlich oder grobfahrlässig gegen die Bedingungen und Auflagen einer Erlaubnis verstoßen hatte.

## V. Das Verfahren:

1. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, daß die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert. Von dem Hinweis kann nur dann abgesehen werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß die Beförderung eilbedürftig ist, nicht vorhersehbar war und geeigneter Eisenbahn- oder Schiffstransportraum nicht mehr rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden kann.

2. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde hat die beteiligten Straßenbaubehörden sowie die Polizei und, wenn der Fahrtweg über Bahnübergänge führt oder Bahnanlagen sonst berührt, auch die Bahnunternehmen — für die Bundesbahn deren Betriebsämter — zu hören.

3. Geht die Fahrt über das Land hinaus, so ist unter Mitteilung der technischen Daten des Fahrzeugs oder Zuges sowie der Ausmaße und des Gewichts der Ladung die Zustimmung derjenigen höheren Verwaltungsbehörde einzuholen, durch deren Bezirk die Fahrt in den anderen Ländern jeweils zuerst geht. Auch für diese Behörden gilt Nummer 2. Ihre Zustimmung dürfen sie nur mit der Begründung versagen, daß die Voraussetzungen nach IV 1 c) in ihrem Bezirk nicht vorliegen. Führt die Fahrt nur auf kurze Strecken in ein anderes Land, so genügt es, statt mit der dortigen höheren Verwaltungsbehörde unmittelbar mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der örtlichen Straßenbaubehörde des Nachbarlandes Verbindung aufzunehmen.

4. An den Nachweis der Voraussetzungen der Erteilung sind strenge Anforderungen zu stellen. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3, Satz 2. Die Erteilungsvoraussetzungen dürfen nur dann als amtsbekannt behandelt werden, wenn in den Akten dargelegt wird, worauf sich diese Kenntnis gründet. Die Straßenverkehrsbehörde hat, wenn es sich um eine Beförderung über eine Straßenstrecke von mehr als 100 km und um Überschreiten der höchstzulässigen Abmessungen oder Gewichte von mehr als 10 % handelt, sich vom Antragsteller vorlegen zu lassen:

- a) eine Bescheinigung der für den Versandort zuständigen Güterabfertigung darüber, ob und gegebenenfalls innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Schienenbeförderung beziehungsweise die gebrochene Beförderung Schiene/Straße möglich ist,
- b) eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion darüber, ob und gegebenenfalls innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser beziehungsweise die gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist,
- c) aa) im gewerblichen Verkehr eine Bescheinigung des Frachtführers oder des Spediteurs über die tarifmäßigen Beförderungsentgelte und die Entgelte für zusätzliche Leistungen,
- bb) im Werkverkehr den Nachweis über die gesamten Beförderungskosten; wird der Nachweis nicht erbracht, kann das tarifmäßige Beförderungsentgelt zuzüglich der Entgelte für zusätzliche Leistungen als Richtwert herangezogen werden.

### 5. I 3 d) zu Absatz 2 gilt entsprechend.

## VI. Der Inhalt des Erlaubnisbescheides:

1. Der Fahrtweg ist in der Regel festzulegen. Dabei müssen sämtliche Möglichkeiten des gesamten Straßennetzes bedacht werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses in den Hauptverkehrszeiten muß vermieden werden. Auch sollte der Fahrtweg so festgelegt werden, daß eine Verkehrsregelung nicht erforderlich ist.



2. Erforderlichenfalls ist auch die Fahrtzeit festzulegen. Jedenfalls für Beförderungen, bei denen höchstzulässige Abmessungen oder Gewichte um mehr als 10 % überschritten werden, ist die Fahrtzeit auf folgenden Straßen so zu beschränken:

- a) Die Benutzung von Autobahnen ist in der Regel von Freitag 15.00 Uhr bis Montag 12.00 Uhr zu verbieten und, falls diese Straßen starken Berufsverkehr aufweisen, auch an den übrigen Wochentagen von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 16.00 bis 19.00 Uhr. Vom 15. Juni bis 15. September sollte solchem Verkehr die Benutzung der Autobahnen möglichst nur von 22.00 bis 6.00 Uhr erlaubt werden; von Gründonnerstag bis Mittwoch nach Ostern und von Freitag vor Pfingsten bis Mittwoch danach ist die Benutzung überhaupt zu verbieten.
- b) Auf Bundesstraßen samt ihren Ortsdurchfahrten und auf anderen Straßen mit erheblichem Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen solche Beförderungen in der Regel nur von Montag 12.00 Uhr bis Freitag 15.00 Uhr erlaubt werden. Die Benutzung von Straßen mit starkem Berufsverkehr ist ihnen werktags von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 16.00 bis 19.00 Uhr zu verbieten.

Zu a) und b) Macht eine Beförderung die Sperrung einer Autobahn, einer ganzen Fahrbahn oder die teilweise Sperrung einer Straße mit erheblichem Verkehr notwendig, so ist sie nur in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr zu erlauben.

3. Soweit es die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, sind Bedingungen zu stellen und Auflagen zu machen. Die Auflage, das Fahrzeug oder den Zug besonders kenntlich zu machen, ist häufig geboten, etwa durch Verwendung gelben Blinklichts oder durch Anbringung weiß-rot-weißer Warnfahnen oder weiß-roter Warnverkleidung am Fahrzeug oder Zug selbst oder an einem begleitenden Fahrzeug.
4. Polizeiliche Begleitung sollte in der Regel nur vorgeschrieben werden, wenn wegen besonderer Umstände verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Beförderungsgut).

#### VII. Dauererlaubnis:

1. Einem Antragsteller kann, wenn die Voraussetzungen nach IV vorliegen und er nachweist, daß er häufig entsprechende Beförderungen durchführt, eine auf eine höchstens ein Jahr befristete Erlaubnis für Großraum- und Schwertransporte erteilt werden.
2. Eine Dauererlaubnis darf nur erteilt werden, wenn
  - a) polizeiliche Begleitung nicht erforderlich ist und
  - b) der Antragsteller seine Beförderungen schon längere Zeit mit sachkundigen, zuverlässigen Fahrern und einwandfreien Fahrzeugen ohne Beanstandung durchgeführt hat.
3. Die Erlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken; statt eines bestimmten Fahrtweges können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. Nur in Ausnahmefällen kann die Erlaubnis auch für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde erteilt werden. In die Dauererlaubnis ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung der Beförderung zu überprüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrtweg für die Beförderung geeignet ist. Die Maße und Gewichte, die einzuhalten sind, und die Güter, die befördert werden dürfen, sind genau festzulegen. Erforderlichenfalls sind Bedingungen zu stellen oder Auflagen zu machen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beförderungszeiten, Benutzung von Straßen bestimmter Mindestbreite.

4. Für die Zustellung und Abholung von Eisenbahnwagen zwischen einem Bahnhof und einer Versand- oder Empfangsstelle kann eine befristete Erlaubnis erteilt werden, wenn der Verkehr auf der Straße und deren Zustand dies zulassen; der Fahrtweg darf außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel 5 km nicht übersteigen.

5. Die höhere Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Abs. 1 Nr. 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung erteilt, kann zugleich eine allgemeine befristete Erlaubnis für Überschreitungen der nach § 32 Abs. 1 Nr. 1 und 3 und § 34 StVZO zulässigen Abmessungen und Gewichte bis zu 10 % erteilen.
6. Eine Dauererlaubnis nach den Nummern 1 und 4 darf nur widerruflich erteilt werden. Sie ist zu widerrufen, wenn die Beförderungen unerträglich werden, im Falle der Nummer 1 auch dann, wenn der Erlaubnisinhaber gegen Bedingungen oder Auflagen vorsätzlich oder grobfahrlässig verstossen hat.

VIII. IV 1 b), V 1 Satz 2 (einschließlich a) bis c) und VI 2 Satz 2 (einschließlich a) und b) sind auf Fahrten von und nach Berlin sowie im Verkehr mit der DDR nicht anzuwenden.

#### Zu § 30 Lärmschutz und Sonntagsfahrverbot

##### Zu Absatz 1

Unnötiger Lärm wird auch verursacht durch

1. unnötiges Laufenlassen des Motors stehender Fahrzeuge,
2. Hochjagen des Motors im Leerlauf und beim Fahren in niedrigen Gängen,
3. unnötig schnelles Beschleunigen des Fahrzeugs, namentlich beim Anfahren,
4. zu schnelles Fahren in Kurven,
5. unnötig lautes Zuschlagen von Wagentüren, Motorhauben und Kofferraumdeckeln.

##### Zu Absatz 2

- I. Als Nachtzeit gilt die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.
- II. Nur Veranstaltungen mit nur wenigen Kraftfahrzeugen und solche, die weitab von menschlichen Behausungen stattfinden, vermögen die Nachtruhe nicht zu stören.
- III. Die Polizei und die betroffenen Gemeinden sind zu hören.

##### Zu Absatz 3

Vom Sonntagsfahrverbot sind nicht betroffen Zugmaschinen, die ausschließlich dazu dienen, andere Fahrzeuge zu ziehen, und nicht dazu bestimmt sind, Güter auf eigener Ladefläche zu befördern, ebenso nicht Kraftfahrzeuge, bei denen die beförderten Gegenstände zum Inventar der Fahrzeuge gehören (z. B. Ausstellungs-, Filmfahrzeuge).

#### Zu § 31 Sport und Spiel

- I. Gegen Spiele auf Gehwegen soll nicht eingeschritten werden, solange dadurch die Fußgänger nicht gefährdet oder wesentlich behindert oder belästigt werden.

- II. 1. Die Straßenverkehrsbehörden müssen sich in Städten, selbst in stärker bewohnten Innenbezirken von Großstädten, um die Schaffung von Spielplätzen bemühen. Wo das erfolglos ist, muß laufend geprüft werden, ob nicht Straßen zu Spielstraßen erklärt werden können. Vgl. Zeichen 250 und 357 samt Zusatzschild und IV zu Zeichen 250.
2. Kann eine Straße wegen ihres nicht unerheblichen Verkehrs nicht zur „Spielstraße“ erklärt werden, obwohl dort Kinderspiele nicht unterbunden werden können oder erfahrungsgemäß Kinder häufig auf die Fahrbahn laufen, so ist zu prüfen, ob das Zeichen 136 anzubringen und erforderlichenfalls die Geschwindigkeit (Zeichen 274) zu beschränken ist.
3. Wohnstraßen und auch andere Straßen ohne Verkehrsbedeutung, auf denen der Kraftfahrer mit

spielenden Kindern rechnen muß, brauchen nach der Erfahrung nicht zu „Spielstraßen“ erklärt werden. Auch das Zeichen 136 ist dort in der Regel entbehrlich. Gegen Kinderspiele sollte dort nicht eingeschritten werden.

- III. 1. Die Freigabe von Straßen zum Wintersport, besonders zum Rodeln, ist auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Vor allem sind nur solche Straßen und Plätze dafür auszuwählen, die keinen oder nur geringen Fahrzeugverkehr aufweisen.
2. Wo die Benutzung von Skiern oder Schlitten ortsüblich ist, ist nicht einzuschreiten. Wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, sind rechtliche Anordnungen zu treffen (Zusatzschild hinter Zeichen 101, Zusatzschild hinter Zeichen 250).

### Zu § 32 Verkehrshindernisse

#### Zu Absatz 1

- I. In ländlichen Gegenden ist darauf zu achten, daß verkehrswidrige Zustände infolge von Beschmutzung der Fahrbahn durch Vieh oder Ackerfahrzeuge möglichst unterbleiben (z. B. durch Reinigung der Bereifung vor Einfahren auf die Fahrbahn), jedenfalls aber unverzüglich beseitigt werden.
- II. Zuständige Stellen dürfen nach Maßgabe der hierfür erlassenen Vorschriften die verkehrswidrigen Zustände auf Kosten des Verantwortlichen beseitigen.

### Zu § 33 Verkehrsbeeinträchtigungen

#### Zu Absatz 1 Nr. 1

Lautsprecher aus Fahrzeugen erschweren den Verkehr immer.

#### Zu Absatz 1 Nr. 2

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

#### Zu Absatz 2

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

### Zu § 35 Sonderrechte

#### Zu den Absätzen 1 und 5

- 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.
- 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 (Abs. 8) auch dann wohl nie zu verantworten, daß solche geschlossenen Verbände auf Weisung eines Polizeibeamten (§ 36 Abs. 1) nicht warten oder Kraftfahrzeugen, die mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn (§ 38 Abs. 1) fahren, nicht freie Bahn schaffen.

#### Zu Absatz 2

- I. Die Erlaubnis ist möglichst frühzeitig vor Marschbeginn bei der zuständigen Verwaltungsbehörde zu beantragen, in deren Bezirk der Marsch beginnt.
- 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 — für die Bundesbahn deren Betriebsämter — zu hören. Alle beteiligten Behörden sind verpflichtet, das Erlaubnisverfahren beschleunigt durchzuführen.
- 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.
- 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

- I. In die Vereinbarungen sind folgende Bestimmungen aufzunehmen:
1. Ein Verkehr mit mehr als 50 Kraftfahrzeugen in geschlossenem Verband (§ 27) ist möglichst frühzeitig — spätestens 5 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.
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 II zu Absatz 2.

#### Zu Absatz 4

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

#### Zu Absatz 5

- I. Das zu Absatz 2 Gesagte gilt entsprechend.
- II. In Vereinbarungen über Militärstraßen nach Artikel 57 Abs. 4 Buchst. b) des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut (Bundesgesetzbl. I 1961 S. 1183) sind die zu Absatz 3 erwähnten Bestimmungen aufzunehmen.
- III. Die Truppen können sich der Verkehrskommandantur der Bundeswehr bedienen, welche die erforderliche Erlaubnis einholt oder die erforderliche Anzeige übermittelt.

#### Zu Absatz 6

- I. Satz 1 gilt auch für Fahrzeuge des Straßenwintendienstes, die zum Schneeräumen, Streuen usw. eingesetzt sind.
- II. Unter Warnanstrich ist auch Folienbelag zu verstehen.

- III. Fahrzeuge ohne weiß-roten Warnanstrich oder weiß-rot-weiße Warnfahnen dürfen zu den genannten Zwecken nicht eingesetzt werden.
- IV. Es ist wünschenswert, daß der Warnanstrich solcher Fahrzeuge und die Warnkleidung rückstrahlen.

### Zu § 36 Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

#### Zu Absatz 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.
- II. Weisungen müssen klar und eindeutig sein. Es empfiehlt sich, auch sie durch Armbewegungen zu geben. Zum Anhalten kann der Beamte eine Winkerkelle benutzen oder eine rote Leuchte schwenken.

#### Zu den Absätzen 2 und 4

- 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.
- II. Wenn besondere Verhältnisse es erfordern, kann der Polizeibeamte mit dem einen Arm „Halt“ anordnen und mit dem anderen abbiegenden Verkehr freigeben.
- 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.
- IV. Die Zeichen müssen klar und bestimmt, aber auch leicht und flüssig gegeben werden.

#### Zu Absatz 5

- 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.
- II. Straßenkontrollen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (§ 55 Abs. 1 Nr. 4 GüKG) sollen in Zusammenarbeit mit der örtlich zuständigen Polizei durchgeführt werden.

### Zu § 37 Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen

Die Gleichungen der Farbgrenzlinien in der Farbtabelle nach DIN 5033 sind einzuhalten.

#### Zu Absatz 1

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

- 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.
- II. Wechsellichtzeichen dürfen nicht blinken, auch nicht vor Farbwechsel.
- III. Die Lichtzeichen sind rund, soweit sie nicht Pfeile oder Sinnbilder darstellen. Die Unterkante der Licht-

zeichen soll in der Regel 2,10 m und, wenn die Lichtzeichen über der Fahrbahn angebracht sind, 4,50 m vom Boden entfernt sein.

- 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 III 3 zu § 25). 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

- 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,
  - 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,
  - 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.
- 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.
- 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, über große oder wiederholte Lichtzeichen, entsprechende Gestaltung der Optik) dafür zu sorgen, daß sie auf ausreichende Entfernung erkennbar sind.
- 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.
- 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.
- VI. Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten läßt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, daß auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist. Solange die Lichtzeichenanlagen, die nicht nur ausnahmsweise in Betrieb sind, nachts abgeschaltet sind, soll in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten gelbes Blinklicht gegeben werden. Darüber hinaus kann es sich empfehlen, negative Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206) von innen zu

beleuchten. Solange Lichtzeichen gegeben werden, dürfen diese Vorfahrtzeichen dagegen nicht beleuchtet sein.

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.

VIII. Die Schaltung von Lichtzeichenanlagen bedarf stets gründlicher Prüfung. Dabei ist auch besonders auf die sichere Führung der Abbieger zu achten.

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 Gelb-Rot sind unabhängig von dieser Zwischenzeit festzulegen. Gelb-Rot sollte immer zwei Sekunden, darf aber nicht länger als drei Sekunden dauern. Die Gelbzeit richtet sich nach der Fahrgeschwindigkeit; sie soll etwa drei Sekunden, bei Fahrgeschwindigkeiten über 50 km/h nicht mehr als 5 Sekunden betragen.

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.

2. In Lichtzeichen, die für einen Verkehrsstrom bestimmt sind, der in der Kreuzung langsamer fahren muß (vor allem Abbieger), sollten rote und gelbe Pfeile gezeigt werden. Schwarze Pfeile auf Rot und Gelb sind dagegen vorzuziehen, wenn die Lichtzeichen einen Verkehrsstrom über die Kreuzung geradeaus oder annähernd geradeaus führen.

3. Wenn in einem von drei Leuchtfeldern ein Pfeil erscheint, müssen auch in den anderen Feldern Pfeile gezeigt werden, die in die gleiche Richtung weisen.

4. 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 VI zu den Zeichen 209 bis 214. 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.

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

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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).

Zu Nummer 2

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

Zu Nummer 3

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 Oberleitungsbussen. Auch an Haltebuchten von Oberleitungsbussen und anderen Linienbussen 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

I. Vgl. X 6 bis 8 zu den Nummern 1 und 2.

II. Besondere Zeichen sind regelmäßig die in Anlage 4 der BOSTrab aufgeführten.

III. Wo der äußerste rechte Fahrstreifen Linienbussen vorbehalten ist, sollte der Streifen durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295), die in der Regel als Breitstrich auszuführen ist, abgetrennt werden. Vgl. auch III zu Zeichen 250.

Zu Nummer 5

I. Im Lichtzeichen für Fußgänger muß das rote Sinnbild einen stehenden, das grüne einen schreitenden Fußgänger zeigen. Lichtzeichen für Radfahrer sollten in der Regel das Sinnbild eines Fahrrades zeigen.

II. Besondere Lichtzeichen für Radfahrer müssen auch Gelb sowie Rot und Gelb (gleichzeitig) zeigen; sie sollten in der Regel vor der kreuzenden Straße angebracht werden.

III. In Lichtzeichen, die für einen abbiegenden Radfahrverkehr bestimmt sind, 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 Absatz 3

I. Dauerlichtzeichen dürfen nur über markierten Fahrstreifen (Zeichen 295, 296, 340) gezeigt werden. Über jedem Fahrstreifen einer Fahrbahn muß dann eines der beiden Lichtzeichen leuchten.

II. Die Unterkante der Lichtzeichen soll in der Regel 4,50 m vom Boden entfernt sein.

III. Die Lichtzeichen sind an jeder Kreuzung und Einmündung und erforderlichenfalls auch sonst in angemessenen Abständen zu wiederholen.

## IV. Umkehrstreifen im besonderen

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

**Zu § 38 blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht****Zu den Absätzen 1 bis 3**

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

**Zu Absatz 3**

- 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.
- 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 Vorfahrtszeichen (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 VI zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2. Schwarze Sinnbilder im gelben Blinklicht dürfen nur gezeigt werden, wenn das in dieser Verordnung ausdrücklich zugelassen ist.
- III. Fahrzeuge und Ladungen sind als ungewöhnlich breit anzusehen, wenn sie die gesetzlich allgemein zugelassene Breite von 2,50 m überschreiten (§ 32 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a) StVZO und § 22 Abs. 2 StVO).

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

- I. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen stellen eine sinnvolle und notwendige Ergänzung der allgemeinen Verkehrsvorschriften dar. Die damit gegebenen Möglichkeiten sind, wo immer das im Interesse der Sicherheit oder im Interesse der Leichtigkeit des Verkehrs und der bestmöglichen Nutzung des Straßenraumes als geboten erscheint, voll auszunutzen. Auch an Stellen, für die bereits Verkehrsplanungen und Bauprogramme bestehen, bedarf es oft alsbaldiger Maßnahmen, die ihrerseits im Blick auf das gesamte Straßennetz planvoll getroffen werden müssen.
1. Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Die Lenkung durch Verkehrsschilder, Markierungen, Verkehrseinrichtungen, Straßenleuchten darf sich nirgends auch nur rein optisch widersprechen. Diese Mittel sollen sich vielmehr sinnvoll ergänzen und so den Verkehr sicher führen. Wo eine im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs unumgängliche Maßnahme eine Minderung der Sicherheit besorgen läßt, ist diese auf andere Weise zu gewährleisten.
2. Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nachdrücklich zu erhal-

ten und zu fördern. Dazu eignen sich vor allem verkehrsabhängig betriebene Lichtzeichenanlagen, erforderlichenfalls mit Sonderregelungen für bestimmte Fahrstreifen und für öffentliche Verkehrsmittel (X 6 bis 8 zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2), Parkbeschränkungen auch für alle Straßen eines Stadtbezirks (Zeichen 290), Einbahnstraßen (IV zu Zeichen 220), Vorfahrtstraßen (III zu § 8 Abs. 1), Abbiegeverbote (VII zu Zeichen 209—214), Mindest- und Höchstgeschwindigkeiten (III bis V zu Zeichen 275) und die Entmischung des Verkehrs z. B. durch ständige Verkehrsumleitungen für den Durchgangsverkehr oder den Schwerverkehr (III zu Zeichen 421 und 442). Wesentliche Voraussetzung für einen flüssigen Verkehrsablauf ist vor allem eine lückenlose Wegweisung (zu Zeichen 415 ff.). Auch die Markierung von Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr (zu § 2 Abs. 2 und I zu § 7) und von Abbiegestreifen (I und II zu § 9 Abs. 1) fördert den Verkehrsfluß.

3. Die öffentlichen Verkehrsmittel bedürfen besonderer Förderung durch verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen.
- II. Soweit die StVO und diese Verordnung Vorschriften für 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 der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt erforderlichenfalls bekanntgibt.
- III. Allgemeines über Verkehrsschilder
  1. Es dürfen nur die in der StVO genannten Verkehrsschilder verwendet werden oder solche, die der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zuläßt.
  2. Die Formen der Verkehrsschilder müssen den Mustern der StVO entsprechen.
  3. Bei den einzelnen Schildern werden nur die Außenmaße angegeben. Die übrigen Maße gibt, soweit sie sich nicht aus den Abbildungen der Schilder ergeben, der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt. Übergrößen können verwendet werden, wenn das an wichtigen Straßenstellen zur besseren Sichtbarkeit aus größerer Entfernung zweckmäßig ist. In verkleinerter Ausführung dürfen nur diejenigen Verkehrsschilder angebracht werden, bei denen das in dieser Verordnung ausdrücklich zugelassen ist. Das Verhältnis der vorgeschriebenen Maße soll auch bei Übergrößen und Verkleinerungen gegeben sein. Im übrigen sind nur kleine Abweichungen von den Maßen, die keine auffällige Veränderung des Schildes bewirken, bei allen Verkehrsschildern aus besonderen Gründen zulässig.
  4. Die Schrift ist die gerade Blockschrift nach DIN 1451 Ziff. 6.3, und zwar in der Regel fette Mittelschrift oder fette Engschrift, ausnahmsweise auch fette Breitschrift.
  5. Die Farben müssen den Bestimmungen und Abgrenzungen des Normblattes „Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen — Farben und Farbgrößen“ (DIN 6171) entsprechen.
  6. Alle Verkehrsschilder dürfen rückstrahlend oder von außen oder innen beleuchtet sein.
    - a) Vor allem bei Gefahrzeichen (§ 40) und Vorschriftzeichen (§ 41) empfiehlt sich in der Regel solche Ausführung (vgl. aber I zu Zeichen 283 und 286).
    - b) Bei Verkehrsschildern, die rückstrahlen oder beleuchtet sind, ist darauf zu achten, daß die Wirkung der übrigen Verkehrsschilder nicht beeinträchtigt wird und Verkehrsteilnehmer

durch die beleuchteten Verkehrszeichen nicht geblendet werden. Wo Verkehrszeichen von innen oder außen beleuchtet sind, müssen in der Nähe befindliche Verkehrsschilder, durch die eine Wartepflicht angeordnet oder angekündigt wird, mindestens ebenso wirksam beleuchtet sein.

- c) Im Interesse der Gleichheit des Erscheinungsbildes der Verkehrsschilder bei Tag und Nacht ist in der Regel eine voll rückstrahlende Ausführung einer nur teilweise rückstrahlenden vorzuziehen.
  - d) Vgl. Nummer 15 Satz 2 und 3.
  - e) Ein Verkehrsschild ist nicht schon dann von außen beleuchtet, wenn es von einer Straßenleuchte, vielmehr nur dann, wenn es von einer eigenen Lichtquelle angestrahlt ist.
7. Die Verkehrsschilder müssen fest eingebaut sein, soweit sie nicht nur vorübergehend aufgestellt werden. Pfosten und Rahmen sollen grau oder weiß sein.
8. Verkehrsschilder sind gut sichtbar in etwa rechtem Winkel zur Verkehrsrichtung auf der rechten Seite der Straße anzubringen, soweit nicht in dieser Verordnung anderes gesagt ist.
- a) Links allein oder über der Straße allein dürfen sie nur angebracht werden, wenn Mißverständnisse darüber, daß sie für den gesamten Verkehr in einer Richtung gelten, nicht entstehen können und wenn sie so besonders auffallen und jederzeit im Blickfeld des Fahrers liegen, links allein z. B. bei Linksabbiegeverboten auf Straßen mit Mittelstreifen oder auf Einbahnstraßen.
  - b) Wo nötig, vor allem an besonders gefährlichen Straßenstellen, sind die Schilder auf beiden Straßenseiten, bei getrennten Fahrbahnen auf beiden Fahrbahnseiten aufzustellen. Das kann vor allem der Fall sein auf Straßen mit starkem oder schnellerem Verkehr und auf solchen, auf denen nebeneinander gefahren werden kann.
9. Es ist darauf zu achten, daß Verkehrsschilder nicht die Sicht behindern, insbesondere auch nicht die Sicht auf andere Verkehrszeichen oder auf Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen verdecken.
10. An spitzwinkligen Einmündungen ist bei der Aufstellung der Schilder 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.
11. a) Die Unterkante der Schilder sollte, soweit nicht bei einzelnen Verkehrszeichen anderes gesagt ist, in der Regel 2 m vom Boden entfernt sein, über Radwegen 2,20 m, an Schilderbrücken 4,50 m, auf Inseln und an Verkehrsteilern 0,60 m.
- 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.
12. Verkehrsschilder sollen nur dort angebracht werden, wo das nach den Umständen geboten ist. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, darf in jedem Einzelfall nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen. In jedem Einzelfall ist auch zu prüfen, ob zusätzlich eine bauliche Umgestaltung oder das Anbringen von Leiteinrichtungen sich empfiehlt; das ist dann bei der Straßenbaubehörde anzuregen.
13. Sollen Verkehrszeichen nur zu gewissen Zeiten gelten, dürfen sie sonst nicht sichtbar sein. Nur die Geltung der Zeichen 229, 250, 251, 253, 283, 286,

290, 314 und 315 darf statt dessen auf einem Zusatzschild, z. B. „8—16 h“, zeitlich beschränkt werden. Verkehren öffentliche Verkehrsmittel zu gewissen Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen nicht, so kann auch das Parkverbot an ihren Haltestellen durch ein Zusatzschild zu den Zeichen 224 und 226 beschränkt werden, z. B. „Parken Sa und So erlaubt“. Vorfahrtregelnde Zeichen vertragen keinerlei zeitliche Beschränkungen, weder auf diese noch auf jene Weise.

#### 14. Häufung von Verkehrsschildern

Weil die Bedeutung von Verkehrsschildern bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfassbar sein muß, sind Häufungen von Verkehrsschildern möglichst zu vermeiden. Sind an einer Stelle oder kurz hintereinander mehrere Schilder erforderlich, so muß dafür gesorgt werden, daß die für den fließenden Verkehr wichtigen besonders auffallen. Ist das nicht der Fall oder wird ein für den fließenden Verkehr bedeutsames Schild an der betreffenden Stelle nicht erwartet, so ist jene Wirkung auf andere Weise zu erzielen (z. B. durch Übergröße oder gelbes Blinklicht).

- a) Am gleichen Pfosten oder sonst unmittelbar über- oder nebeneinander sollen in der Regel nicht mehr als drei Schilder angebracht werden.
  - aa) Gefahrzeichen dürfen in der Regel nur mit Verkehrsverboten und Streckenverboten kombiniert werden; aber auch das empfiehlt sich nur, wenn durch das Gefahrzeichen vor der Gefahr gewarnt wird, deretwegen die Verbote ausgesprochen werden. Solche Kombination (z. B. Zeichen 103, 274 und 276, Zeichen 110 und 277, Zeichen 120, 264 und 274) ist sogar zweckmäßig, weil das Gefahrzeichen dem Verkehrsteilnehmer klarmacht, warum die Vorschriften gegeben werden. Dann sind die Schilder in möglichst geringer Entfernung vor der Gefahrstelle aufzustellen.
  - bb) Mehr als zwei Vorschriftzeichen sollen in der Regel an einem Pfosten nicht angebracht werden. Sind ausnahmsweise drei solcher Schilder an einem Pfosten vereinigt, dann darf sich nur eins davon an den fließenden Verkehr wenden.
  - 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.
  - dd) Verkehrsschilder, durch die eine Wartepflicht angeordnet oder angekündigt wird, dürfen nur dann an einem Pfosten mit anderen Schildern angebracht werden, wenn jene wichtigen Zeichen besonders auffallen.
  - ee) Dasselbe gilt für die Kombination von Vorschriftzeichen für den fließenden Verkehr mit Haltverboten.
  - ff) Das Andreaskreuz (Zeichen 201), das Zeichen 350 „Fußgängerüberweg“ und die Zeichen 278 bis 282, die das Ende von Streckenverboten kennzeichnen, dürfen mit anderen Verkehrsschildern nicht kombiniert werden.
- b) Dicht hintereinander sollten Schilder für den fließenden Verkehr einander nicht folgen. Zwischen Pfosten, an denen solche Schilder gezeigt werden, sollte vielmehr ein so großer Abstand bestehen, daß der Verkehrsteilnehmer bei der dort gefahrenen Geschwindigkeit Gelegenheit hat, die Bedeutung der Schilder nacheinander zu erfassen.



15. Auf Straßen mit Straßenbeleuchtung ist darauf zu achten, daß die Verkehrsschilder von ihr erhellt werden; es empfiehlt sich daher, Schilder entweder hinter den Leuchten aufzustellen oder sie an den Lichtmasten so anzubringen, daß sie vom Licht getroffen werden. Ist das nicht möglich, so müssen die Schilder rückstrahlen oder erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) von innen oder außen beleuchtet sein. Das gilt nicht für die Zeichen 224, 226, 229, 237, 239, 241, 283, 286, 314, 315, 355, 357 bis 359, 375 bis 377, 385, 388, 394 und 437.

#### 16. Zusatzschilder im besonderen

- Sie sollten, wenn irgend möglich, nicht beschriftet sein, sondern nur Sinnbilder zeigen. Wie Zusatzschilder auszugestaltet sind, die in der StVO oder in dieser Vorschrift nicht erwähnt, aber häufig notwendig sind, wird der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden in einem Verzeichnis im Verkehrsblatt bekanntgeben.
- Mehr als zwei Zusatzschilder sollten an einem Pfosten, auch zu verschiedenen Verkehrszeichen, nicht angebracht werden. Die Zuordnung der Zusatzschilder zu den Verkehrszeichen muß eindeutig erkennbar sein.
- Zusatzschilder zu beleuchteten oder rückstrahlenden Schildern müssen wie diese beleuchtet sein oder rückstrahlen.
- Entfernungs- und Längenangaben sind auf- oder abzurunden. Anzugeben sind z. B. 60 m statt 63 m, 80 m statt 75 m, 250 m statt 268 m, 800 m statt 750 m, 1,2 km statt 1235 m.

#### IV. Allgemeines über Markierungen (§ 41 Abs. 3 und 4 und § 42 Abs. 6)

- Die Markierungen sind weiß (vgl. aber Nummer 3 vor Zeichen 350). Straßennägel und Bodenrückstrahler aus Metall brauchen nicht weiß zu sein. Gelbe Nägel dürfen nur im Falle des § 41 Abs. 4 verwendet werden.
- Es empfiehlt sich, Markierungen, die den fließenden Verkehr angehen, jedenfalls dann rückstrahlend auszuführen, wenn dieser Verkehr stark oder schnell ist.
- Markierungen sollen auf Straßen mit stärkerem Verkehr in verkehrsamer Zeit angebracht werden. Dauerhafte Markierungen sind dort vorzuziehen. Finanzielle Gründe allein rechtfertigen es in der Regel nicht, diese Empfehlungen nicht zu beachten. Markierungen sind, soweit technisch irgend möglich, laufend zu unterhalten. Nach Erneuerung oder Änderung der Markierung darf die alte Markierung nicht mehr sichtbar sein, wenn dadurch Zweifel entstehen können.
- Schmalstriche sollen 10 bis 15 cm, Breitstriche mindestens doppelt so breit wie die jeweils markierten Schmalstriche, mindestens aber 25 cm breit sein. In welchen Fällen Breitstriche und in welchen Schmalstriche anzuwenden sind, wird zu den einzelnen Markierungen gesagt (vgl. zu den Zeichen 294, 295, 296, 298, zu Nummer 7 vor Zeichen 299, zu den Zeichen 299, 340 und 341).
- Anstelle von Markierungen dürfen Straßennägel nur verwendet werden, wenn dies in der StVO zugelassen ist und das auch nur dann, wenn es zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken.
- Dagegen können Markierungen aller Art durch das zusätzliche Anbringen von Nägeln und Bodenrückstrahlern in ihrer Wirkung unterstützt werden; geschieht dies an einer ununterbrochenen Linie, so dürfen die Nägel nicht gruppenweise gesetzt werden. Zur Kennzeichnung gefährlicher Kurven und überhaupt zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs an unübersichtlichen Stellen kann das Anbringen von Nägeln und Bodenrückstrahlern auf Fahrstreifenbegrenzungen, auf Fahrbahnbegrenzungen und auf Leit-

linien nützlich sein. Sperrflächen lassen sich auf solche Weise verdeutlichen. Bodenrückstrahler können an Fußgängerüberwegen von Nutzen sein.

- Nägel und Bodenrückstrahler müssen in Grund- und Aufriß eine abgerundete Form haben. Der Durchmesser von Nägeln soll nicht kleiner als 10 cm und nicht größer als 15 cm sein. Die Nägel dürfen nicht mehr als 1,5 cm, die Bodenrückstrahler nicht mehr als 2,5 cm aus der Fahrbahn herausragen. Bodenrückstrahler müssen das Scheinwerferlicht in Richtung der Lichtquelle zurückwerfen.

#### Zu § 40 Gefahrzeichen

- Die Dreieckschilder haben Seitenlängen von 900 mm, gerechnet von den Schnittpunkten der Seitenlinien.
- Soweit bei den einzelnen Gefahrzeichen nichts anderes bestimmt ist, dürfen sie außerhalb geschlossener Ortschaften nur dann mehr als 250 m oder weniger als 150 m von der Gefahrstelle entfernt aufgestellt werden, wenn dies zureichender Unterrichtung der Kraftfahrer dienlich ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften empfiehlt es sich, auf einem Zusatzschild die Entfernung anzugeben, wenn die Schilder auf Straßen mit erheblichem Fahrverkehr weniger als 30 m oder mehr als 50 m vor der Gefahrstelle stehen.
- Die Entfernung zur Gefahrstelle und die Länge der Gefahrstrecke auf Zusatzschildern mit Umstandswörtern wie „nach...“, „auf...“ bekanntzugeben, ist unzulässig. Solche Zusatzschilder müssen vielmehr den in der StVO angegebenen Beispielen entsprechen.

#### Zu Zeichen 101 Gefahrstelle

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

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

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

#### Zu den Zeichen 103 und 105 Kurve

- Die Zeichen für „Linkskurve“ und „Doppelkurve (zunächst links)“ sind als symmetrisches Gegenstück zu den Zeichen 103 und 105 auszuführen. Nur diese vier Ausführungen von Kurvenzeichen dürfen gezeigt werden; es ist unzulässig, etwa durch Änderung des Pfeils zu versuchen, den näheren Verlauf der Kurve darzustellen.
- Mehr als zwei Kurven hintereinander sind durch ein Doppelkurvenzeichen mit einem Zusatzschild, das die Länge der kurvenreichen Strecke angibt, anzukündigen. Vor den einzelnen Kurven kann dann eine Warnung in der Regel unterbleiben.
- Gefährliche Kurven  
Wenn der Fahrer bei der Annäherung an eine Kurve den weiteren Straßenverlauf nicht rechtzeitig sehen kann und deshalb oder aus anderen Gründen



nicht den richtigen Eindruck von der in der Kurve gefahrlos zu fahrenden Geschwindigkeit erhält, ist durch Zeichen 103 oder 105 oder durch Richtungstafeln (§ 43 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. b) oder auf beide Weisen zu warnen:

1. Das Zeichen 103 ist anzubringen, wenn die in der Kurve mögliche Geschwindigkeit erheblich unter derjenigen liegt, die in der davor liegenden Strecke gefahren wird, und dies bei der Annäherung nicht ohne weiteres erkennbar ist.
2. Richtungstafeln kommen in Frage,
  - a) wenn eine Kurve überhaupt nicht erwartet wird,
  - b) wenn nicht rechtzeitig zu erkennen ist, ob es sich um eine Rechts- oder Linkskurve handelt,
  - c) wenn sich die Krümmung der Kurve in deren Verlauf wesentlich ändert oder
  - d) wenn die Kurve bei gleichbleibender Krümmung eine größere Richtungsänderung bringt, als bei der Einfahrt in die Kurve zu vermuten ist.

In den Fällen a) und b) ist die Tafel so aufzustellen, daß sie vom Blick des Geradeauschauenden bei der Annäherung erfaßt wird, in den Fällen c) und d) dort, wo die Kurve gefährlich wird, gegebenenfalls an mehreren Stellen,

3. Zusätzlich zu einer Richtungstafel ist das Zeichen 103 immer dann notwendig, wenn die Richtungsänderung größer ist als vermutet oder wenn die Krümmung der Kurve zunimmt, sonst dann, wenn eine Richtungstafel nicht rechtzeitig erkennbar ist. Die zusätzliche Anbringung einer Richtungstafel zu den Gefahrzeichen kann notwendig sein, wenn es sich um eine besonders gefährliche Kurve handelt.
4. Handelt es sich nicht um eine, sondern um zwei oder mehrere unmittelbar hintereinander liegende Kurven, so ist statt des Zeichens 103 gegebenenfalls das Zeichen 105 anzubringen. Es kann erforderlich sein, auch vor der zweiten Kurve oder auch nur vor dieser unter den obengenannten Voraussetzungen durch Richtungstafeln zu warnen.

In jedem Fall ist außerdem bei der Straßenbaubehörde eine Prüfung anzuregen, ob durch bauliche Maßnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann.

- IV. Läßt sich durch die Wahl des Aufstellungsorts nicht erreichen, daß das Zeichen zweifelsfrei auf die gefährliche Kurve bezogen wird (z. B. wenn vor dieser eine andere Kurve liegt), so ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. Richtungstafeln in der gefährlichen Kurve, entsprechende Fahrbahnmarkierungen oder Wiederholung des Kurvenzeichens) dafür zu sorgen, daß die Warnung richtig verstanden wird.

V. Vgl. auch II zu Zeichen 114.

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

- I. Die Zeichen unterscheiden sich dadurch, daß im Zeichen „Gefälle“ die angegebene Prozentzahl schräg abwärts steht, im Zeichen „Steigung“ schräg aufwärts.
- II. Es dürfen nur volle Prozentzahlen angegeben werden.
- III. Die Zeichen sollen nur dann aufgestellt werden, wenn der Verkehrsteilnehmer die Steigung oder das Gefälle nicht rechtzeitig erkennen oder wegen besonderer örtlicher Verhältnisse oder des Streckencharakters die Stärke oder die Länge der Neigungsstrecke unterschätzen kann. Im Gebirge kann selbst bei starker und langer Neigung oft auf solche Warnung verzichtet werden, während im Flachland unter Umständen schon Neigungen von 5% dazu Veranlassung geben können, dies namentlich dann, wenn auf der Gefälle- oder Steigungsstrecke sich Kurven oder Engstellen befinden, die nur mit mäßiger Geschwindigkeit durchfahren werden dürfen.

IV. In der Regel ist die Länge der Gefahrstrecke auf einem Zusatzschild anzugeben.

V. Vgl. auch V 3 zu Zeichen 275.

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

- I. Das Zeichen ist vor allem aufzustellen, wenn Unebenheiten bei schneller Fahrt gefährlich werden können. Es darf aber nur an sonst gut ausgebauten Straßen aufgestellt werden, wenn deren Unebenheiten schlecht erkennbar sind.
- II. Die Entfernung zwischen dem Standort des Zeichens und dem Ende der Gefahrstelle anzugeben, ist häufig empfehlenswert, dies namentlich dann, wenn vor einer unebenen Fahrbahn von erheblicher Länge gewarnt werden muß.
- III. Auch kann es zweckmäßig sein, kurz vor einer besonders unebenen Stelle das Zeichen zu wiederholen; auf einem Zusatzschild ist dann die Entfernung anzugeben, z. B. „20 m“.
- IV. Vgl. auch II zu Zeichen 101.

#### **Zu Zeichen 114 Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz**

- I. Das Zeichen ist nur aufzustellen, wo der Verkehrsteilnehmer die bei Nässe, Glatteis oder Verschmutzung (z. B. durch angeschwemmtes Erdreich in Einschnitten) mangelnde Griffigkeit des Fahrbahnbelags trotz angemessener Sorgfalt nicht ohne weiteres erkennen kann. Ein Wechsel des Fahrbahnbelages gibt in der Regel dazu noch keinen Anlaß. Geht aber ein griffiger Belag in einen bei Nässe rutschgefährlichen über, so bedarf es jedenfalls außerhalb geschlossener Ortschaften der Warnung.
- II. Wo Schleudergefahr nicht wegen mangelnder Griffigkeit des Fahrbahnbelages bei Nässe oder Schmutz entstehen kann, sondern wegen der Anlage oder der Führung der Straße, ist mit anderen Mitteln zu helfen, z. B. durch Beschränkung der Geschwindigkeit (Zeichen 274) oder durch Aufstellen eines Zeichens „Kurve“ (Zeichen 103 ff.).
- III. An Straßenstellen, die nach allgemeiner Erfahrung zu Glatteisbildung neigen, z. B. auf Brücken, auf ungeschützten Dämmen, in kurzen Waldstücken, braucht das Zeichen mit dem Zusatzschild „Glatteis“ in der Regel nicht angebracht zu werden, vielmehr nur dann, wenn die Brücke, der Damm usw. nicht ohne weiteres zu erkennen ist. Muß aber an einer Gefahrstelle solcher Art das Gefahrzeichen aufgestellt werden, so darf es an entsprechenden Gefahrstellen im Verlauf der gleichen Straße nicht fehlen. Zeichen, die nur vor Glatteis warnen, sind im Frühjahr zu entfernen.
- IV. Vor der Beschmutzung durch Vieh oder Ackerfahrzeuge ist in der Regel nicht zu warnen; vgl. I zu § 32 Abs. 1.

#### **Zu den Zeichen 115, 117, 134 bis 144**

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

#### **Zu Zeichen 115 Steinschlag**

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

#### **Zu Zeichen 117 Seitenwind**

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

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

- I. Das Zeichen für „einseitig (links) verengte Fahrbahn“ ist als symmetrisches Gegenstück zu Zeichen 121 auszuführen.

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

#### **Zu Zeichen 123 Baustelle**

Vgl. IV 2 a) bb) zu § 43 Abs. 3 Nr. 2

#### **Zu Zeichen 125 Gegenverkehr**

- I. Das Zeichen ist stets aufzustellen, wenn eine Fahrbahn für eine Richtung vorübergehend (z. B. wegen Bauarbeiten) in beiden Richtungen befahren wird. In übrigen geeigneten Fällen ist von diesem Zeichen nur sehr sparsam Gebrauch zu machen. Auf längeren Strecken kann sich eine Wiederholung des Zeichens empfehlen; dabei kann auf einem Zusatzschild die Länge der restlichen Gefahrstrecke angegeben werden.
- II. Vgl. auch II 5 zu Zeichen 220.

#### **Zu Zeichen 128 Bewegliche Brücke**

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

#### **Zu Zeichen 129 Ufer**

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

#### **Zu Zeichen 131 Lichtzeichenanlage**

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

#### **Zu Zeichen 134 Fußgängerüberweg**

Vgl. V 4 und 5 zu § 26.

#### **Zu den Zeichen 136 bis 144**

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

#### **Zu Zeichen 136 Kinder**

- I. Wo erfahrungsgemäß Kinder häufig auf die Fahrbahn laufen, vor allem dort, wo eine Schule, ein Kindergarten oder ein Spielplatz in unmittelbarer Nähe ist, sollte das Zeichen aufgestellt werden. Zu vor ist aber immer zu prüfen, ob Kinder nicht durch Abspernungen ferngehalten werden können.
- II. Vgl. auch II zu § 31.

#### **Zu Zeichen 138 Radfahrer kreuzen**

Das Zeichen soll vor Stellen warnen, an denen Radfahrer häufig oder unvermutet die Fahrbahn kreuzen oder

in sie einfahren. Kommen die Radfahrer von einer einmündenden oder kreuzenden Straße, so bedarf es einer Warnung nicht, und zwar auch dann nicht, wenn die Radfahrer dort durch eine Radfahrerfurt (VI zu Zeichen 237) gelenkt werden. Das gleiche gilt, wenn eine Radfahrerfurt in unmittelbarer Nähe einer Kreuzung oder Einmündung angebracht ist. Dagegen ist das Zeichen erforderlich, wenn außerhalb einer Kreuzung oder Einmündung ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg beginnt oder endet oder dort ein Radweg für eine Richtung endet und ein für beide Richtungen gemeinsamer Radweg auf der anderen Seite beginnt.

#### **Zu Zeichen 140 Tiere**

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

#### **Zu Zeichen 142 Wildwechsel**

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

#### **Zu Zeichen 144 Flugbetrieb**

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

#### **Zu den Zeichen 150 bis 162 Bahnübergang**

- I. Die Baken sind 1000 mm hoch und 300 mm breit. Ihre Unterkante soll 300 mm vom Boden entfernt sein.
- II. Die Zeichen sollen rückstrahlen.
- III. Die Zeichen sind in der Regel auf beiden Straßenseiten aufzustellen.
- IV. Die Zeichen dürfen nur vor Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang verwendet werden. Vgl. auch II zu Zeichen 101.
- V. In der Regel sind die Zeichen 153 bis 162 anzubringen. Selbst auf Straßen von geringer Verkehrsbedeutung genügen die Zeichen 150 und 151 nicht, wenn dort schnell gefahren wird oder wenn der Bahnübergang spät zu erkennen ist.

#### **Zu § 41 Vorschriftzeichen**

- I. Die runden Schilder haben, soweit nichts anderes bestimmt ist, einen Durchmesser von 600 mm. Übergrößen sollen verwendet werden, wenn das zweckmäßig ist.
- II. Es empfiehlt sich vielfach, die durch Vorschriftzeichen erlassenen Anordnungen dem fließenden Verkehr zusätzlich durch bauliche Maßnahmen oder durch Markierungen nahezubringen.
- III. Vgl. III 6 a) und 8 zu den §§ 39 bis 43. Vorschriftzeichen dürfen allein über der Straße nur dann angebracht sein, wenn sie von innen oder außen beleuchtet sind oder wenn sie so rückstrahlen, daß sie auf ausreichende Entfernung auch im Abblendlicht deutlich erkennbar sind. Sonst dürfen sie dort nur zur Unterstützung eines gleichen, rechtsstehenden Verkehrsschildes angebracht werden.
- IV. Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Mißachtung besonders gefährlich ist, z. B. bei Änderung der Vorfahrt, ist für eine ausreichende Übergangs-

zeit der Fahrverkehr zu warnen, z. B. durch Polizeibeamte, durch Hinweise auf der Fahrbahnoberfläche (Nummer 3 vor Zeichen 350) oder durch auffallende Tafeln mit erläuternder Beschriftung.

- V. Für einzelne markierte Fahrstreifen dürfen Fahrtrichtungen (Zeichen 209 ff.) oder Höchst- oder Mindestgeschwindigkeiten (Zeichen 274 und 275) vorgeschrieben oder das Überholen (Zeichen 276 oder 277) oder der Verkehr (Zeichen 250 bis 253) verboten werden.

1. Strecken- und Verkehrsverbote für einzelne Fahrstreifen werden auf folgende Weise bekanntgemacht:

Die Schilder sind in der Regel so über den einzelnen Fahrstreifen anzubringen, daß kein Zweifel darüber entstehen kann, für welche Fahrstreifen die einzelnen Schilder gelten; das wird in der Regel nur durch Fahnschilder, Schilderbrücken oder Auslegermaste zu erreichen sein. Unter den Schildern Pfeile auf Zusatzschildern anzubringen, die auf die Fahrstreifen weisen, für die die einzelnen Schilder gelten, kann zweckmäßig sein.

Kann ein Schild so nicht angebracht werden oder ist das Verbot nur vorübergehend, wie an Baustellen, notwendig, so ist auf der rechten Seite der Straße eine weiße Tafel aufzustellen, auf welcher die Fahrstreifen durch schwarze Pfeile wiedergegeben sind und das Verbotsschild in der für Schilder vorgeschriebenen Größe in dem betreffenden Pfeilschaft dargestellt ist. Diese Art der Bekanntgabe ist nur zulässig, wenn Verbote für nicht mehr als zwei Fahrstreifen erlassen werden. Werden die Verbote so erlassen, so sind sie durch die gleichen Schilder mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild anzukündigen.

2. Bei Schildern der Zeichen 209 bis 214 kann es genügen, wenn die Schilder neben dem Fahrstreifen aufgestellt werden, für den sie gelten.

- VI. Zusatzschilder zu einem Vorschriftzeichen müssen unmittelbar unter diesem angebracht werden (vgl. aber Zeichen 205); das gilt auch, wo mehrere Vorschriftzeichen angebracht sind.

- VII. Soll die Geltung eines Vorschriftzeichens auf eine oder mehrere Verkehrsarten beschränkt werden, so ist vor der sinnbildlichen Darstellung der Verkehrsart oder der Verkehrsarten das Wort „nur“ anzugeben. Soll eine Verkehrsart oder sollen Verkehrsarten ausgenommen werden, so ist der sinnbildlichen Darstellung das Wort „frei“ anzuschließen.

- VIII. Wegen der Angabe von zeitlichen Beschränkungen auf Zusatzschildern vgl. III 13 zu den §§ 39 bis 43.

#### Zu Zeichen 201 Andreaskreuz

- I. Das Zeichen ist mit den Maßen der Anlage 4 Bild 1 zur Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung auszuführen.
- II. Das Zeichen soll voll rückstrahlen.
- III. Die Andreaskreuze sind in der Regel möglichst nahe, aber nicht weniger als 2,50 m vor der äußeren Schiene aufzustellen. Davon soll nur aus zwingenden Gründen abgewichen werden.
- IV. Andreaskreuze sind am gleichen Pfosten wie Blinklichter oder Lichtzeichen anzubringen, und zwar unter diesen.
- V. Vgl. III 14 a) ff) zu den §§ 39 bis 43.
- VI. Wo in den Hafengebietten den Schienenbahnen Vorrang gewährt werden soll, müssen Andreaskreuze an allen Einfahrten aufgestellt werden. Vorrang haben dann auch Schienenbahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper verlegt sind.
- VII. Weitere Sicherung von Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang
  1. Wegen der ständig zunehmenden Verkehrsdichte auf den Straßen ist die technische Sicherung der bisher nicht so gesicherten Bahnübergänge anzustreben. Besonders ist darauf zu achten, ob Bahnübergänge infolge Zunahme der Verkehrsstärke

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

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. Die Zeichen 274 sind in der Regel über den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) anzubringen (vgl. jedoch Nummer 5).

3. Auf Straßen mit nicht unerheblichem Fahrverkehr ist von den dreistreifigen Baken (Zeichen 153 und 156) ab der für den Gegenverkehr bestimmte Teil der Fahrbahn durch Leitlinien (Zeichen 340) zu markieren, jedoch an gefährlichen Stellen, vor Halbschranken bei ausreichender Straßenbreite stets, von den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) ab mindestens durch einseitige Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 296) für die Fahrtrichtung A. Daneben kann es sich dann aber auch empfehlen, das Überholen durch Zeichen 276, die in der Regel über den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) anzubringen sind, zu verbieten.

4. Vor technisch nicht gesicherten Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang ist jedes Überholen, wenn die Straße dazu breit genug wäre, durch Zeichen 276 zu verbieten oder durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 oder 296) unmöglich zu machen, und zwar auch dann, wenn der Fahrverkehr auf der Straße ganz unerheblich ist. Die Fahrstreifenbegrenzung sollte spätestens an der einstreifigen Bake beginnen, sonst mindestens 50 m lang sein; das Überholverbotszeichen ist spätestens über der zweistreifigen Bake anzubringen, sonst mindestens 100 m vor dem Bahnübergang.

5. Wo nach § 19 Abs. 3 Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und Züge schon unmittelbar nach der einstreifigen Bake warten müssen, empfiehlt es sich, die Überholverbotszeichen erst 30 m vor dem Übergang aufzustellen und Fahrstreifenbegrenzungen erst dort beginnen zu lassen; eine Geschwindigkeitsbeschränkung von den zweistreifigen Baken (Zeichen 159) ab ist dann unerlässlich.

6. Jedenfalls dort, wo Längsmarkierungen angebracht sind, empfiehlt es sich, auch eine Haltlinie (Zeichen 294), in der Regel in Höhe des Andreaskreuzes, zu markieren.

7. Vgl. auch zu den Zeichen 150 bis 162.

8. Bevor ein Verkehrsschild oder eine Markierung angebracht oder entfernt wird, ist das Bahnunternehmen — für die Bundesbahn deren Betriebsamt — zu hören.

#### VIII. Straßenbahnen und die übrigen Schienenbahnen (Privatanschlußbahnen)

1. Über die Zustimmungsbedürftigkeit der Aufstellung und Entfernung von Andreaskreuzen vgl. III zu § 45 Abs. 1. 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 Zubehörs einer bergbaulichen Anlage, dann sind auch die obersten Bergbaubehörden zu beteiligen.

2. Der Vorrang darf nur gewährt werden, wenn eine solche Schienenbahn auf besonderem Bahnkörper verlegt ist, dies auch dann, wenn der besondere Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt. Eine Schienenbahn ist schon dann an einem Übergang auf besonderem Bahnkörper verlegt, wenn dieser an dem Übergang endet. Ein besonderer Bahnkörper setzt mindestens voraus, daß die Gleise durch ortsfeste, körperliche Hindernisse vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt und diese Hindernisse auffällig kenntlich gemacht sind; abtrennende Bordsteine müssen weiß sein.

- IX. 1. Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, der nicht innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt, ist in der Regel durch Aufstellung von Andreaskreuzen der Vorrang zu geben. An solchen Bahnübergängen ist schon bei mäßigem Verkehr auf der querenden Straße oder wenn auf dieser Straße schneller als 50 km/h gefahren wird, die Anbringung einer straßenbahnabhängigen, in der Regel zweifarbigen Lichtzeichenanlage (vgl. § 37 Abs. 2 Nr. 3) oder von Schranken zu erwägen. Auch an solchen Bahnübergängen über Feld- und Waldwege sind Andreaskreuze dann erforderlich, wenn der Bahnübergang nicht ausreichend erkennbar ist; unzureichende Übersicht über die Bahnstrecke kann ebenfalls dazu Anlaß geben.
2. a) Liegt der besondere Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraums einer Straße mit Vorfahrt oder verläuft er neben einer solchen Straße, so bedarf es nur dann eines Andreaskreuzes, wenn der Schienenverkehr für den kreuzenden oder abbiegenden Fahrzeugführer nach dem optischen Eindruck nicht zweifelsfrei zu dem Verkehr auf der Straße mit Vorfahrt gehört. Unmittelbar vor dem besonderen Bahnkörper darf das Andreaskreuz nur dann aufgestellt werden, wenn so viel Stauraum vorhanden ist, daß ein vor dem Andreaskreuz wartendes Fahrzeug den Längsverkehr nicht stört. Wird an einer Kreuzung oder Einmündung der Verkehr durch Lichtzeichen geregelt, so muß auch der Straßenverkehr 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.
- b) Hat der gleichgerichtete Verkehr an einer Kreuzung oder Einmündung nicht die Vorfahrt, so ist es kaum je zu verantworten, der Straßenbahn Vorrang zu geben.

#### Zu Zeichen 205 Vorfahrt gewähren!

- I. Das Zeichen hat Seitenlängen von je 900 mm, gerechnet von den Schnittpunkten der Seitenlinien.
- II. Jedenfalls auf Straßen mit erheblicherem Verkehr müssen die Schilder rückstrahlen oder, solange Beleuchtung erforderlich ist (§ 17 Abs. 1), von innen oder außen beleuchtet sein.
- III. Ist neben einer durchgehenden Fahrbahn ein Fahrstreifen angebracht, welcher der Einfädelung des einmündenden Verkehrs dient (Beschleunigungsstreifen), darf das Zeichen nur vor dem Beginn des Beschleunigungsstreifens stehen. Vgl. III zu Zeichen 340.
- IV. Über Kreisverkehr vgl. IX zu den Zeichen 209 bis 214.
- V. Außerhalb geschlossener Ortschaften muß das Zeichen auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr in einer Entfernung von mindestens 100 bis 150 m durch dasselbe Zeichen mit der Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild angekündigt werden. Innerhalb geschlossener Ortschaften kann es auf kurze Entfernung so angekündigt werden.

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

- I. Die parallelen Seiten des Zeichens haben voneinander einen Abstand von 900 mm, bei Übergrößen von 1050 mm. Die Buchstabenhöhe beträgt ein Drittel der Schildhöhe, die Schriftstärke ein Siebtel der Buchstabenhöhe (Engschrift). Die Stärke des weißen Randes entspricht der Strichstärke.
- II. Das Zeichen muß stets voll rückstrahlen oder, solange Beleuchtung erforderlich ist (§ 17 Abs. 1), von innen oder außen beleuchtet sein.
- III. In der Regel ist eine Haltlinie (Zeichen 294) anzubringen, und zwar dort, wo der Wartepflichtige die

andere Straße übersehen kann. Ist es nicht möglich, die Linie dort anzubringen, so empfiehlt sich die Fahrbahnmarkierung „STOP“ (Nummer 3 vor Zeichen 350) unmittelbar vor dem Rand der anderen Straße. Diese Fahrbahnmarkierung kann auch zusätzlich zu der Haltlinie zweckmäßig sein.

- IV. Das Zeichen muß außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 100 bis 150 m vor der Kreuzung oder Einmündung angekündigt werden.

#### Zu den Zeichen 205 und 206

- I. Die Zeichen müssen unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung stehen.
- II. Als negatives Vorfahrtzeichen ist in der Regel das Zeichen 205 zu wählen. Das Zeichen 206 ist nur dann aufzustellen, wenn
  1. die Sichtverhältnisse so schlecht sind oder die Straße mit Vorfahrt so stark befahren wird, daß die meisten halten, oder wenn es
  2. wegen der Örtlichkeit (Einmündung in einer Innenkurve oder in eine besonders schnell befahrene Straße) schwierig ist, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der anderen Straße zu beurteilen, oder wenn es
  3. sonst aus Gründen der Sicherheit notwendig erscheint, einen Wartepflichtigen zu besonderer Vorsicht zu mahnen (z. B. in der Regel an der Kreuzung zweier Vorfahrtstraßen).

Anhaltspunkte bieten oft die Unfalluntersuchungen. Ergeben diese, daß die Unfälle darauf zurückzuführen sind, daß die Wartepflichtigen die Kreuzung übersehen oder ihre Wartepflicht nicht erfaßt haben, so ist eine Verbesserung der optischen Führung anzustreben. Haben die Unfälle andere Ursachen, so empfiehlt es sich häufig, das Zeichen 206 aufzustellen, wenn nicht die Errichtung einer Lichtzeichenanlage angezeigt ist.

- III. Eine Beleuchtung der negativen Vorfahrtzeichen ist an Kreuzungen außer in den Fällen VI zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 immer dann geboten, wenn eine Straße mit Wartepflicht eine Straßenbeleuchtung hat, die den Eindruck einer durchgehenden Straße entstehen läßt. Eine Beleuchtung empfiehlt sich auch, wenn die Beleuchtungsverhältnisse in der Umgebung so sind, daß die Erkennbarkeit der Zeichen beeinträchtigt ist. Vgl. auch III 6 b) zu den §§ 39 bis 43.
- IV. Übergrößen sind überall dort in Erwägung zu ziehen, wo der Verkehr, besonders wegen seiner Schnelligkeit, negative Vorfahrtzeichen nicht erwartet.
- V. Wo eine Lichtzeichenanlage steht, sind die Zeichen in der Regel unter oder neben den Lichtzeichen am gleichen Pfosten anzubringen.
- VI. Kreuzt eine Straße mit Wartepflicht eine Straße mit Mittelstreifen, so ist zu prüfen, ob zusätzlich zu den vor der Kreuzung stehenden Zeichen 205 oder 206 auf dem Mittelstreifen ein Zeichen 205 aufgestellt werden soll, um an die Wartepflicht vor der zweiten Richtungsfahrbahn zu erinnern.
- VII. Die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen

1. Jede Kreuzung und Einmündung, in der vom Grundsatz „Rechts vor Links“ abgewichen werden soll, ist sowohl positiv als auch negativ zu beschildern, und zwar sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Ausgenommen sind nur Feld- und Waldwege; aber auch sie sind zu beschildern, wenn der Charakter des Weges für Ortsfremde nicht ohne weiteres zu erkennen ist; dabei wird häufig die negative Beschilderung genügen. Solch einseitige Beschilderung darf an sonstigen Kreuzungen und Einmündungen allenfalls dann erwogen werden, wenn sich Kreuzungen und Einmündungen häufen und darum positive und negative Vorfahrtzeichen so dicht aufeinander folgen, daß ortsfremde Verkehrsteilnehmer verwirrt würden. Zuvor ist in

solchen Fällen zu erwägen, ob nicht auf andere Weise abgeholfen werden kann, z. B. durch Einführung wegführender Einbahnstraßen, bei einem unbedeutenden Seitenweg durch Gestaltung der Einmündung nach Art einer Grundstücksausfahrt.

2. Endet eine Vorfahrtstraße oder kann einer weiterführenden Vorfahrtstraße (vgl. dazu II 5 a) zu Zeichen 306 und 307) oder einer Straße, auf der an mehreren vorausgehenden Kreuzungen und Einmündungen hintereinander das Zeichen 301 aufgestellt ist, an einer Kreuzung oder Einmündung die Vorfahrt nicht gegeben werden, so ist stets ein negatives Vorfahrtzeichen aufzustellen. Dieses ist außerhalb geschlossener Ortschaften dann stets anzukündigen, innerhalb geschlossener Ortschaften jedenfalls dann, wenn der Verkehr nicht durch Lichtzeichen geregelt ist. Das negative Vorfahrtzeichen soll dann jeweils auf beiden Seiten der Straße aufgestellt und gegebenenfalls über der Fahrbahn wiederholt werden. Auch seine zusätzliche Wiedergabe auf der Fahrbahn (vgl. Nummer 3 vor Zeichen 350) kann in Frage kommen. Solch verstärkte Kennzeichnung sowie die Ankündigung der Wartepflicht durch negative Vorfahrtzeichen mit Entfernungsangabe ist darüber hinaus auf Straßen mit schnellerem und stärkerem Verkehr, insbesondere mit stärkerem Lastkraftwagenverkehr sowie dann in Erwägung zu ziehen, wenn der Verkehr eine solche Regelung nicht erwartet.
3. Vgl. auch II bis IV zu § 8 Abs. 1.
4. Zusatzschild „abknickende Vorfahrt“  
Das Zeichen ist 500 mm hoch und 500 mm breit. Über die Zustimmungspflicht vgl. III 1 a) zu § 45 Abs. 1; über abknickende Vorfahrt vgl. ferner II 4 zu den Zeichen 306 und 307 und IV zu Zeichen 301.

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

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

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

- I. Die Zeichen stehen an Kreuzungen und Einmündungen.
- II. Sie dürfen nur aufgestellt werden, wo andere Fahrtrichtungen möglich sind, aber verboten werden müssen.
- III. In Abweichung von den abgebildeten Grundformen dürfen die Pfeilrichtungen dem tatsächlichen Verlauf der Straße, in die der Fahrverkehr eingewiesen wird, nur dann angepaßt werden, wenn dies zur Klarstellung notwendig ist.
- IV. Die Zeichen „Hier rechts“ und „Hier links“ sind hinter der Stelle anzubringen, an der abzubiegen ist, die Zeichen „Rechts“ und „Links“ vor dieser Stelle. Das Zeichen „Geradeaus“ und alle Zeichen mit kombinierten Pfeilen müssen vor der Stelle stehen, an der in eine oder mehrere Richtungen nicht abgelenkt werden darf.
- V. Die Zeichen „Hier rechts“ und „Hier links“ dürfen nur durch die Zeichen „Rechts“ beziehungsweise

„Links“ angekündigt werden, die anderen Zeichen durch diese selbst. Erforderlichenfalls ist die Entfernung auf einem Zusatzschild anzugeben.

- VI. Die Zeichen sollen, wenn sie in Verbindung mit Lichtzeichen ohne Pfeile verwendet werden, auch bei Tag von innen beleuchtet sein. Sie sind über oder neben den Lichtzeichen anzubringen. Vgl. auch X 4 und 5 zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2.
- VII. Abbiegeverbote, insbesondere das Verbot des Linksabbiegens, steigern nicht bloß die Leistungsfähigkeit von Kreuzungen, sondern können auch der Sicherheit dienen. Stets ist zuvor auch zu prüfen, ob nicht an anderer Stelle durch die Verlagerung des Verkehrs neue Schwierigkeiten auftreten. Es kann sich empfehlen, dem unterbundenen Abbiegeverkehr den zweckmäßigsten Weg zu zeigen z. B. durch Zeichen 468.
- VIII. Vgl. auch V 2 zu § 41 und über die Zustimmungspflicht III 1 d) zu § 45 Abs. 1.

#### **IX. Kreisverkehr**

1. Wo kreisförmigem Verkehr die Richtung vorgeschrieben werden soll, ist gegenüber jeder einmündenden Straße auf der Mittelinsel das Zeichen 211 anzubringen. Erforderlichenfalls ist zusätzlich in den einmündenden Straßen das Zeichen 209 anzubringen; wenn die einmündende Straße tangential auf den Platz zuführt, kann es sich empfehlen, stattdessen das Zeichen „Geradeaus“ aufzustellen.
2. Ist der Kreis stark befahren, so ist, soweit der Verkehr nicht sogar durch Lichtzeichen geregelt werden muß, eine Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen erforderlich. An allen Einmündungen ist dann das Zeichen 205 aufzustellen und in der Kreisfahrbahn das Zeichen 301. Auch wenn der Kreis im Zuge einer Vorfahrtstraße liegt, ist deren Benutzern bei der Einfahrt die Vorfahrt zu nehmen.
3. Wenn die Voraussetzungen von II zu § 8 Abs. 1 vorliegen, kann eine Vorfahrtregelung nach dem Grundsatz „Rechts vor Links“ in Frage kommen. Diese Möglichkeit ist besonders dann gegeben, wenn der Zufahrende annähernd geradeaus in den Kreis einfahren kann und der im Kreis Befindliche wegen des Abknickens der Kreisfahrbahn an dieser Stelle langsamer fahren muß als der Zufahrende.
4. Straßenbahnen, die die Mittelinsel überqueren, ist regelmäßig die Vorfahrt zu geben (vgl. Zeichen 205). Lichtzeichen sind vorzuziehen.

#### **Zu Zeichen 220 Einbahnstraße**

- I. Das Zeichen ist 300 mm hoch und 800 mm breit.
- II. Beschilderung von Einbahnstraßen
  1. Das Zeichen 220 ist stets längs der Straße anzubringen. Es darf weder am Beginn der Einbahnstraße noch an einer Kreuzung oder Einmündung in ihrem Verlauf fehlen. Am Beginn der Einbahnstraße und an jeder Kreuzung ist es in der Regel beiderseits aufzustellen, wenn aus beiden Richtungen der kreuzenden Straßen Verkehr kommen kann.
  2. Bei Einmündungen (auch bei Ausfahrten aus größeren Parkplätzen) empfiehlt sich die Anbringung des Zeichens 220 gegenüber der einmündenden Straße, bei Kreuzungen hinter diesen. In diesem Fall soll das Zeichen in möglichst geringer Entfernung von der kreuzenden Straße angebracht werden, damit es vom kreuzenden Verkehr leicht erkannt werden kann. Um Ortsfremden die Orientierung über die Vorfahrtverhältnisse zu erleichtern, kann es sich empfehlen, ein positives Vorfahrtzeichen vor einer Kreuzung oder Einmündung auch dann aufzustellen, wenn von dort kein Verkehr kommen kann, weil es sich um eine wegführende Einbahnstraße handelt.
  3. In den kreuzenden und einmündenden Straßen sind die Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“

(z. B. Zeichen 209, 214) in der Regel nicht zu entbehren.

4. Das Zeichen 353 ist am Beginn der Einbahnstraße dann aufzustellen, wenn das Zeichen 220 dort nicht so angebracht werden kann, daß es für den Einfahrenden leicht erkennbar ist, im Verlauf der Einbahnstraße nur dort, wo deren Benutzern Zweifel auftauchen können, ob der Straßenzug noch immer Einbahnstraße ist.
  5. Ist nur ein Teil eines Straßenzuges Einbahnstraße, so ist an deren Ende durch das Zeichen 125 zu warnen, in der Fortsetzung der Straße dem Gegenverkehr z. B. durch das Zeichen 209 die Fahrtrichtung vorzuschreiben; eine Unterstützung durch Fahrbahnmarkierungen (Leitlinien und Pfeile) empfiehlt sich. Wird dagegen die Einbahnstraße bis zum Ende der Straße weitergeführt, so ist der Benutzer der Einbahnstraße nur dann durch das Zeichen 125 zu warnen, wenn sich dies nicht aus der Gestaltung der Örtlichkeit von selbst versteht. Die Einfahrt aus der entgegengesetzten Richtung in die Einbahnstraße ist durch Zeichen 267 zu sperren. Soll auf Einbahnstraßen das Halten auf beiden Seiten untersagt werden, so sind die Zeichen 283 oder 286 beiderseits aufzustellen.
- III. Straßenbahnverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn ist mit dem Sinn und Zweck von Einbahnstraßen nicht zu vereinbaren.
- IV. Die Einführung von Einbahnstraßen ist erwünscht, weil diese die Sicherheit und die Flüssigkeit des Verkehrs, vor allem auch der öffentlichen Verkehrsmittel fördern; übrigens auch Parkraum schaffen. Allerdings bedarf es in jedem Fall der Abwägung der durch die Einrichtung von Einbahnstraßen berührten Interessen. Es muß insbesondere vermieden werden, daß ortsfremden Kraftfahrern dadurch unangemessen erschwert wird, sich zurechtzufinden; Wegweiser können helfen. In jedem Fall ist darauf zu achten, daß für den Gegenverkehr eine gleichwertige (Einbahn-) Straßenführung in nicht zu großem Abstand zur Verfügung steht, und es ist endlich zu vermeiden, daß durch diese Maßnahmen die Verkehrsbehinderungen nur auf anderen Straßen verlagert werden.

#### Zu Zeichen 222 Rechts vorbei

- I. Ist das Zeichen von innen beleuchtet, so darf es innerhalb geschlossener Ortschaften in verkleinerter Ausführung aufgestellt werden, wenn dies zur Raumersparnis, z. B. an Fahrbahnseiten oder sonstigen Verkehrsinseln, geboten ist. Der Durchmesser muß dann aber mindestens 400 mm betragen.
- II. Es ist wegen der Verwechslungsgefahr mit den Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ streng darauf zu achten, daß die Pfeile genau in einem Winkel von 45° schräg abwärts weisen.
- III. Die Durchfahrt zwischen zwei in der Fahrbahn liegenden Haltestelleninseln sollte aus Sicherheitsgründen durch das Zeichen „Rechts vorbei“ gesperrt werden.
- IV. Sind in der Mitte der Fahrbahn Inseln oder Fahrbahnsteile errichtet, so ist an ihnen das Zeichen „Rechts vorbei“ anzubringen. Diese Anordnung durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Sperrflächen (Zeichen 298) zu unterstreichen, wird sich häufig empfehlen.
- V. Das Zeichen soll nur verwendet werden, wenn zwischen ihm und dem Verkehrsteilnehmer, an den es sich wendet, Gegenverkehr nicht zugelassen ist.
- VI. Es widerspricht dem Sinn der Zeichen, wenn sowohl das Zeichen „Rechts vorbei“ als auch das Zeichen „Links vorbei“ an einem Hindernis auf der Fahrbahn angebracht werden, um damit darzutun, daß das Hindernis beiderseits umfahren werden darf. Das ist erforderlichenfalls durch geeignete Maßnahmen, wie durch Aufstellung von Absperrbaken mit nach beiden Seiten fallenden Streifen, Anbringung von Fahrbahnmarkierungen und dergleichen deutlich zu machen.

#### Zu den Zeichen 224 und 226 Haltestellen

- I. Das Zeichen 224 hat einen Durchmesser von 350 oder 450 mm, das kreisrunde Ende des Zeichens 226 einen solchen von 250 oder 350 mm. Der Arm dieses Zeichens soll von der Fahrbahn fortweisen und ist bis zur Mitte des Buchstabens „H“ 500 mm lang. Die Beschriftung des Armes kann die Linie beliebig bezeichnen; auch Form und Maße der Beschriftung sind freigestellt.
- II. Über die Festlegung des Ortes der Haltestellen vgl. § 23 BoStrab, § 32 BOKraft.
- III. Die Errichtung von Haltestelleninseln für Straßenbahnen und von Haltestellenbuchten für Omnibusse und Oberleitungsbusse ist, soweit möglich und zweckmäßig, anzustreben. Wo eine Insel errichtet ist, sollte das Zeichen 224 auf ihr angebracht werden.
- IV. An Haltestellen von Straßenbahnen ist zu prüfen, ob die Parkverbotsstrecke durch Zeichen 299 verkürzt werden kann.
- V. Muß an Omnibushaltestellen die Verbotsstrecke durch Zeichen 299 markiert werden, so ist sie so zu bemessen, daß der Omnibus mühelos an- und abfahren kann.

#### Zu Zeichen 229 Taxenstand

- I. Das Zeichen steht am Ende der Verbotsstrecke. Ist diese für mehr als fünf Taxen vorgesehen, so ist das Zeichen auch am Beginn der Verbotsstrecke aufzustellen.
- II. Sind Anfang und Ende der Verbotsstrecke durch Pfeile gekennzeichnet, so bedarf es einer Markierung (Zeichen 299) allenfalls auf einer längeren Verbotsstrecke. Sonst empfiehlt sich solche Markierung. Für jedes Taxi sollten dabei 5 m zu Grunde gelegt werden.

#### Zu Zeichen 237 Radfahrer

- I. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen Radwege stets durch das Zeichen 237 gekennzeichnet werden, innerhalb geschlossener Ortschaften nur dann nicht, wenn sich der Radweg baulich sowohl von der Fahrbahn als auch vom Gehweg so unterscheidet, daß seine Zweckbestimmung eindeutig ist.
- II. Bloß durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) abgesonderte, durch Zeichen 237 als Radweg gekennzeichnete Teile der Fahrbahn bieten Radfahrern in Städten in der Regel keinen ausreichenden Schutz. Dagegen kann sich das unmittelbar vor Kreuzungen empfehlen, soweit dort Haltverbot besteht.
- III. Wenn Gehwege so breit sind, daß man dort auch Radfahrverkehr zulassen kann, so sollte das geschehen. Der Radweg ist dann durch eine durchgezogene weiße Linie vom Gehweg zu trennen. Über die Kennzeichnung vgl. II zu den Zeichen 237 und 241.
- IV. Manchmal ist es möglich, Radfahrer durch Verkehrsverbote (Zeichen 250 mit dem Sinnbild eines Fahrrades) auf Parallelstraßen zu verweisen.
- V. Wo Radwege angelegt sind, dürfen die Radfahrer an Kreuzungen und Einmündungen sich nicht selbst überlassen bleiben. Besonders auf die Führung des geradeausfahrenden oder rechts abbiegenden Radfahrverkehrs ist zu achten, da gerade dieser sich der ihm drohenden Gefahr häufig nicht bewußt ist.
- VI. 1. Zur Führung von Radfahrern dienen vor allem Radfahrerfurten. Sie bestehen aus zwei unterbrochenen Quermarkierungen, die in der Regel 2 m voneinander entfernt sind. Die Maße der Linien und deren Abstände voneinander sind die der Fußgängerfurten (vgl. III 1 zu § 25 Abs. 3).
2. Nebeneinanderliegende Fußgänger- und Radfahrerfurten sind nur durch eine gleichartige Markierung zu trennen. In solchen Fällen muß auch der Verkehr auf der Radfahrerfurt durch Lichtzeichen geregelt werden; dasselbe gilt, wenn die Radfahrerfurt nicht weit von einer Fußgängerfurt angebracht ist.



- VII. Ist ein Radweg bloß durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) abgesondert, so ist das Zeichen an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.
- VIII. Auf Straßen ohne Gehweg und Seitenstreifen dürfen Sonderwege für Radfahrer allein nicht gekennzeichnet werden. Solche Sonderwege sind dort vielmehr als Rad- und Gehweg zu kennzeichnen.
- IX. Vgl. I zu § 9 Abs. 3 und III 2 zu den Zeichen 421 und 442.

#### Zu den Zeichen 237 und 241

- I. In der Regel genügt bei diesen Zeichen ein Durchmesser von 400 mm.
- II. Ein Schild, das die Sinnbilder der Zeichen 237 und 241 durch einen senkrechten weißen Strich getrennt zeigt, ist dann zwischen beiden Sonderwegen aufzustellen.
- III. Das Zeichen für einen gemeinsamen Rad- und Gehweg ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen.
- IV. Das Ende dieser Sonderwege bedarf keiner Kennzeichnung.

#### Zu Zeichen 239 Reiter

- I. Beim Zeichen genügt ein Durchmesser von 400 mm.
- II. Da in der Regel wegen der Beschaffenheit der Reitwege weder zu besorgen ist, daß ihn Reiter nicht benutzen, noch daß ihn andere Verkehrsteilnehmer benutzen, wird sich vielfach die Aufstellung des Zeichens erübrigen.

#### Zu Zeichen 241 Fußgänger

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.

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

- I. Das Schild kann so gewölbt sein, daß es auch seitlich erkennbar ist.
- II. Wo das Zeichen von der anderen Straße aus nicht rechtzeitig zu erkennen ist, empfiehlt es sich, auch durch ein Zeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ (z. B. Zeichen 214) das Einfahren zu verbieten.
- III. Markierte Fahrstreifen werden für besondere Verkehrsmittel bestimmt durch das Zeichen mit Zusatzschild.
- IV. Außer Sackgassen (Zeichen 357) eignen sich als Spielstraßen vor allem Straßen, die wegen ihres unbedeutenden Durchgangsverkehrs durch das Zeichen 250 mit Zusatzschild „Anlieger frei“ gesperrt werden können. Vgl. auch II zu § 31.
- V. Das uneingeschränkte Verbot jeglichen Fahrverkehrs rechtfertigt die Benutzung der ganzen Straße durch Fußgänger und spielende Kinder.

#### Zu den Zeichen 250 bis 253

- I. Zeichen, die nur den Verkehr langsamer Verkehrsarten verbieten, wie Fuhrwerke, Radfahrer, brauchen nur einen Durchmesser von 400 mm zu haben.
- II. Mehr als zwei Verbote dürfen auf einem Schild nicht vereinigt werden, wenn das Schild Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr hat.
- III. Vgl. V zu § 41 und über die Zustimmungsbedürftigkeit III 1 b) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu den Zeichen 262 bis 266

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

#### Zu den Zeichen 264 und 265

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

#### Zu Zeichen 267 Verbot der Einfahrt

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

#### Zu Zeichen 268 Schneeketten sind vorgeschrieben

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

#### Zu Zeichen 269

##### Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung

- I. Das Zeichen sollte in der Regel nur auf Anregung der für die Reinhaltung des Wassers zuständigen Behörde aufgestellt werden. Diese ist in jedem Fall zu hören.
- II. Wassergefährdende Stoffe sind Flüssigkeiten, welche die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Wassers nachteilig verändern können, vor allem Erdöl, Benzin, Dieseldieselkraftstoff, Petroleum, Heizöl und Teeröl, aber auch Säuren und Laugen.
- III. Vgl. auch zu Zeichen 354 und über die Zustimmungsbedürftigkeit III 1 a) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- I. Gründe für Geschwindigkeitsbeschränkungen Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten, außer wenn unangemessene Geschwindigkeiten mit Sicherheit zu erwarten sind, nur auf Grund von Verkehrsbeobachtungen oder Unfalluntersuchungen dort angeordnet werden, wo diese ergeben haben, daß
  1. für den Fahrzeugführer eine Eigenart des Straßenverlaufs nicht immer so erkennbar ist, daß er seine Geschwindigkeit von sich aus den Straßenverhältnissen anpaßt. Das kann vor allem der Fall sein,
    - a) wenn in Kurven, auf Gefällstrecken mit Kurven und an Stellen besonders unebener Fahrbahn häufiger Kraftfahrzeugführer die Gewalt über ihr Fahrzeug verlieren, ohne durch die Begegnung mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zu einer Änderung ihrer Fahrweise gezwungen worden zu sein. An solchen Stellen sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen aber nur ausgesprochen werden, wenn Warnungen vor der Gefahrstelle (durch Zeichen 103 oder 105 oder durch Richtungstafeln — vgl. § 43 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. b —, durch Zeichen 108 oder durch Zeichen 112) nicht ausreichen.
    - b) wenn an einer Kreuzung oder Einmündung auf der bevorrechtigten Straße so schnell gefahren wird, daß der Wartepflichtige die Fahrzeuge mit Vorfahrt nicht rechtzeitig sehen kann;
  2. auf einer bestimmten Strecke eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist. Das kann vor allem der Fall sein
    - a) außerhalb geschlossener Ortschaften auf einseitig oder beiderseits bebauten Straßen, wo durch den Anliegerverkehr häufiger Unfälle oder gefährliche Verkehrslagen entstanden sind,
    - b) auf Strecken, auf denen längs verkehrende Fußgänger oder Radfahrer häufiger angefahren oder gefährdet worden sind,
    - c) vor Stellen, an denen Verkehrsströme zusammengeführt oder getrennt werden (vgl. auch II zu § 7),
    - d) auf Steigungsstrecken und Gefällstrecken, auf denen große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen langsamer fahrenden Lastkraftwagen und schnellen Personenkraftwagen häufiger zu Unfällen oder gefährlichen Situationen geführt haben,



- e) in bevorrechtigten Kreuzungszufahrten, wenn für Linksabbieger keine Abbiegestreifen markiert sind,
- f) außerhalb geschlossener Ortschaften vor Lichtzeichenanlagen;
3. die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten von anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt oder nicht erwartet worden sind. Das kann außerhalb geschlossener Ortschaften vor allem der Fall sein
  - a) in bevorrechtigten Kreuzungszufahrten im Verlauf schnell befahrener Straßen,
  - b) an Kreuzungen und Einmündungen im Zuge von Fahrbahnen mit insgesamt vier oder mehr Fahrstreifen für beide Richtungen, ferner, wenn der auf die Fahrbahn einfahrende oder aus ihr ausfahrende Linksabbieger den durchgehenden Verkehr kreuzen muß oder sonstiger kreuzender Verkehr vorhanden ist,
  - c) auf Strecken, auf denen Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn häufiger angefahren worden oder in Gefahr geraten sind.
- II. Der Umfang der Geschwindigkeitsbeschränkung richtet sich nach der Art der Gefahr, nach den Geschwindigkeiten, die dort gefahren werden und nach den Eigenarten der Örtlichkeit, vor allem nach deren optischem Eindruck. Es empfiehlt sich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit festzulegen:
  1. Im Falle I 1 a) auf die Geschwindigkeit, die bei nasser Fahrbahn noch sicher gefahren werden kann;
  2. im Falle I 1 b) auf die nach den Sichtverhältnissen angemessene Geschwindigkeit;
  3. in den Fällen I 2 a), b), d), und 3 a) auf diejenigen Geschwindigkeiten, die etwa 85% der Kraftfahrer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge nicht überschreiten. Erweist sich oder ist mit Sicherheit zu erwarten, daß diese Beschränkung nicht ausreicht, so ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit noch weiter herabzusetzen. Dann bedarf es aber regelmäßiger Überwachung;
  4. im Falle I 2 c) sind die Geschwindigkeiten der zusammenführenden oder zu trennenden Verkehrsströme einander anzugleichen;
  5. in den Fällen I 2 e), f) und 3 b) auf höchstens 70 km/h;
  6. in den Fällen I 3 c) in der Regel auf 50 km/h.  
Liegt diese Geschwindigkeit erheblich unter der Übung von 85% der Kraftfahrer und ist eine regelmäßige Überwachung nicht möglich, so darf eine zulässige Geschwindigkeit über 50 km/h allenfalls dann erwogen werden, wenn zusätzlich ein Überholverbot ausgesprochen wird.
  7. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit dürfen nicht mehr als 100 km/h angeordnet werden.
  8. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten sollen nur auf volle Zahlen (z. B. 80, 60, 40 km/h) festgesetzt werden.
  9. Soweit dem örtliche oder verkehrliche Gesichtspunkte nicht entgegenstehen, sollten, ausgenommen auf Autobahnen, als zulässige Höchstgeschwindigkeiten nur vorgeschrieben werden: 30, 50, 70 oder 90 km/h.
- III. Beschilderung:  
Das Zeichen 274 soll so weit vor der Gefahrstelle oder Gefahrstrecke stehen, daß die Fahrzeugführer auch dann noch rechtzeitig auf die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit verzögern können, wenn sie das Zeichen, z. B. bei Nacht, erst aus geringer Entfernung erkannt haben. Außerhalb geschlossener Ortschaften kann sich eine erhebliche Entfernung empfehlen; sie kann bis zu 150 m betragen.
- IV. Geschwindigkeitsbeschränkungen für längere Strecken
  1. Sie können sich empfehlen, wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, die Zahl der Überholungen zu vermindern, ein Überholverbot aber einen zu starken Eingriff bedeuten würde (vgl. I 1 zu Zeichen 276).
  2. Auf Straßen für beide Richtungen mit insgesamt vier Fahrstreifen ohne Mittelstreifen oder sonstige bauliche Trennung sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit höchstens 90 km/h betragen.
  3. Eine dichte Aufeinanderfolge von Strecken mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen oder von Strecken mit solchen Beschränkungen in verschiedener Höhe sollte vermieden werden. Ist zu befürchten, daß wegen häufigen Wechsels der zugelassenen Geschwindigkeiten Unklarheiten auftreten, so ist zu prüfen, ob an einzelnen Stellen auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden kann. Ist das aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich, so empfiehlt es sich, für die Gesamtstrecke eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit vorzuschreiben. In diesen Fällen ist allerdings durch regelmäßige Überwachung dafür zu sorgen, daß diese Höchstgeschwindigkeit auch eingehalten wird.
  4. Gilt so (Nummer 1 bis 3) die Geschwindigkeitsbeschränkung für eine längere Strecke, so sollte an jedem Zeichen 274 die jeweilige Länge der restlichen Verbotsstrecke auf einem Zusatzschild angegeben werden.
  - V. Auf Autobahnen und Straßen mit schnellem Verkehr empfiehlt es sich, bei starker Herabsetzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit diese stufenweise herabzusetzen (z. B. auf Autobahnen 100 km/h, dann 80 km/h und dann 60 km/h). Die Geschwindigkeitsstufen sollen je 20 km/h und der Mindestabstand zwischen ihnen dann je 200 m betragen.
  - VI. Ist durch das Zeichen 274 innerhalb geschlossener Ortschaften eine Geschwindigkeit über 50 km/h zugelassen, so darf das Zeichen nicht mit einem Gefährdungszeichen verbunden werden. Die Zulassung von Geschwindigkeiten über 50 km/h empfiehlt sich auf Straßen, die größere Verkehrsbedeutung haben (z. B. Ausfallstraßen) und baulich so gestaltet sind, daß sie dem Kraftfahrer den Eindruck vermitteln, sie dienen in erster Linie dem Kraftfahrzeugverkehr. Der Fußgängerquerverkehr ist durch Lichtzeichen zu schützen; Stangen- oder Kettengeländer können sich empfehlen. An anderen Stellen darf es keinen nennenswerten Fußgängerquerverkehr geben. Fußgängerüberwege (Zeichen 293) dürfen nicht angelegt werden, vgl. II 1 zu § 26. Der Fahrverkehr muß an sämtlichen Kreuzungen und Einmündungen die Vorfahrt haben. Auch das Abbiegen sollte weitgehend durch Zeichen 209 ff (vorgeschriebene Fahrtrichtung) oder auch durch Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung) auf der Fahrbahnmittte verboten werden, wenn nicht besondere Fahrstreifen für den Abbiegeverkehr angelegt sind. Höhere Geschwindigkeiten als 70 km/h sollten nicht erlaubt werden. Vgl. II zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2.
  - VII. Wegen Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. VII zu Zeichen 201 und an Arbeitsstellen vgl. IV 2 a) dd) zu § 43 Abs. 3 Nr. 2.
- Zu Zeichen 275 Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit**
  - I. Die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit muß bei normalen Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen völlig unbedenklich sein.
  - II. Auf Autobahnen mit nur zwei Fahrstreifen für eine Richtung und auf Kraftfahrstraßen sollen nicht mehr als 70 km/h, auf anderen Straßen nicht mehr als 30 km/h verlangt werden.
  - III. Innerhalb geschlossener Ortschaften sollten die Zeichen nicht aufgestellt werden.
  - IV. Soll der langsame Verkehr auf einer Fahrbahn mit drei oder mehr markierten Fahrstreifen für eine Richtung auf den rechten Fahrstreifen verwiesen werden, so kann das durch Anbringung des Zeichens über den anderen Fahrstreifen erreicht werden. Vgl. V zu § 41.
  - V. 1. Für eine ganze Fahrtrichtung soll eine Mindestgeschwindigkeit nur vorgeschrieben werden, wenn dies aus Gründen der Leistungsfähigkeit der

Straße oder aus Sicherheitsgründen (z. B. Unterbinden überflüssiger Überholvorgänge) besonders dringend ist. Dann muß auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden.

2. Bevor eine Mindestgeschwindigkeit für eine ganze Fahrbahn angeordnet wird, ist zu bedenken, daß damit in jedem Fall ganze Verkehrsarten (z. B. Fuhrwerke, Radfahrer) und schon bei mäßig hoch angesetzter Mindestgeschwindigkeit auch schwere und schwach motorisierte Kraftfahrzeuge abgedrängt werden. Das läßt sich nur dann vertreten, wenn es unter Berücksichtigung des Verkehrs auf der fraglichen Straße und der Verkehrsverhältnisse auf denjenigen Straßen, die für die Aufnahme des durch die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit abgedrängten langsamen Verkehrs in Frage kommen, sinnvoll und zumutbar ist.
3. Das Zeichen ist in der Regel im Vorwegweiser (Zeichen 438 und 439) oder in einer Planskizze (Zeichen 459) anzukündigen, wenn in solchen Fällen bestimmte Fahrzeugarten die Mindestgeschwindigkeit nicht einhalten können. Hat dieses Unvermögen in einer langen Steigung seinen Grund, so ist im Vorwegweiser oder in der Planskizze auch das Zeichen 110 mit zusätzlicher Angabe der Länge der Steigung wiederzugeben.

VI. Das Zeichen soll hinter jeder Kreuzung und Einmündung wiederholt werden.

VII. Über die Zustimmungspflicht vgl. III 1 a) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu Zeichen 276 Überholverbot

- I. Das Zeichen sollte nur dort aufgestellt werden, wo die Gefährlichkeit des Überholens dem Fahrzeugführer nicht so erkennbar ist, daß er von sich aus nicht überholt, oder wo der störungsfreie Ablauf des Verkehrs es erfordert. Überholverbote kommen vor allem in Frage, wenn
  1. die Sichtweite geringer ist, als sie zu sein scheint, oder der Gegenverkehr sehr schnell fährt und Überholungen besonders gefährlich sind,
  2. die übersichtlichen Stellen einer kurvenreichen Strecke allenfalls zum Überholen langsamer Fahrzeuge ausreichen,
  3. an Kreuzungen oder Einmündungen außerhalb geschlossener Ortschaften kein besonderer Streifen für Linksabbieger vorhanden ist,
  4. eine Fahrbahn enger wird, etwa auch durch eine Mittelinsel,
  5. eine Fahrbahn für beide Richtungen häufig von Fußgängern überschritten wird und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ausreicht (vgl. VI zu Zeichen 274) oder nicht wirksam ist oder nicht ausreicht; auf Fahrbahnen für eine Richtung helfen in solchen Fällen nur technische Sicherungen.
- II. Das Zeichen sollte auf beiden Straßenseiten aufgestellt werden.
- III. Wird das Überholverbot wegen nur einer bestimmten Gefahrstelle angeordnet, so ist es in der Regel durch ein Gefahrzeichen zu „begründen“.
- IV. Gilt das Überholverbot für eine längere Strecke, so sollte jedenfalls außerhalb geschlossener Ortschaften, an jedem Zeichen die jeweilige Länge der restlichen Verbotsstrecke auf einem Zusatzschild angegeben werden.
- V. Wegen der Verwendung des Zeichens an Bahnübergängen vgl. VII zu Zeichen 201.

#### Zu Zeichen 277 Überholverbot für Lkw

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

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

- I. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote für nur kurze Strecken sind in der Regel nur Behelfsmaßnahmen. Sie sollten nur angeordnet werden, wenn die Gefahren, deretwegen diese Verkehrsbeschränkungen erwogen werden, nicht auf andere Weise zu beheben sind. So ist bei Kurven immer zu prüfen, ob die Gefahr nicht durch Gefahrzeichen oder Richtungstafeln (vgl. III und IV zu Zeichen 103 und 105) ausreichend deutlich gemacht werden kann; genügt das nicht, so ist ein Umbau der Kurve anzuregen und die Geschwindigkeit vorläufig zu beschränken. In anderen Fällen sind bei vorläufiger Anordnung einer Verkehrsbeschränkung andere bauliche Maßnahmen, wie die Anlage von Geh- oder Radwegen, von Unter- oder Überführungen anzuregen.
- II. Häufig genügt es, die Verkehrsbeschränkungen für nur eine Fahrtrichtung zu erlassen. Auch wenn sie für beide Fahrtrichtungen gelten müssen, kann es den Gegebenheiten entsprechen, die Verbotsstrecken verschieden lang zu bemessen; sie brauchen sich nicht einmal räumlich zu überschneiden. Von diesen Möglichkeiten darf bei Geschwindigkeitsbeschränkungen allerdings nur für kurze Strecken Gebrauch gemacht werden.
- III. Wenn längs einer Strecke sowohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung als auch ein Überholverbot angeordnet werden muß, so sollten die entsprechenden Schilder an einem Pfosten angebracht werden, die Geschwindigkeitsbeschränkung oben, das Überholverbot unten. Nur dann, wenn eines dieser Verbote durch ein Zusatzschild auf bestimmte Verkehrsarten beschränkt werden muß, empfiehlt es sich, die Verbote hintereinander zu erlassen.
- IV. Die Schilder 274, 276 und 277 sollen hinter solchen Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. Wo innerhalb geschlossener Ortschaften durch das Zeichen 274 eine Geschwindigkeit über 50 km/h zugelassen ist, genügt dagegen dessen Wiederholung in angemessenen Abständen.
- V. Die Zeichen dürfen nicht in Höhe der Ortstafel (Zeichen 310) oder kurz hinter ihr angebracht werden. Darf eine Geschwindigkeitsbeschränkung unter 50 km/h oder ein Überholverbot nicht am Beginn der geschlossenen Ortschaften enden, so ist zu erwägen, ob die Ortstafel erst am Ende der Verbotsstrecke aufgestellt werden kann; dabei ist aber eingehend zu prüfen, ob sich das im Hinblick darauf verantworten läßt, daß eine Reihe von Vorschriften nur innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften gelten (z. B. § 5 Abs. 5 Satz 1, § 25 Abs. 1 Satz 3).
- VI. Vgl. auch V zu § 41 und über die Zustimmungspflicht III 1 c) und e) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu den Zeichen 274 bis 282

Über die teilweise Zustimmungspflicht vgl. III und VI zu § 45 Abs. 1.

#### Zu den Zeichen 278 bis 282 Ende der Streckenverbote

- I. Soll ein Streckenverbot dort enden, wo es für den Gegenverkehr beginnt, so genügt es, das Zeichen am Pfosten des Verbotsschildes für den Gegenverkehr, also allein links anzubringen.
- II. Ob das Endzeichen fehlen darf, weil sich zweifelsfrei ergibt, wo die Gefahr nicht mehr besteht, ist sehr gründlich zu prüfen.
- III. Wo das Ende der Verbotsstrecken zu bestimmen ist, bedarf stets gründlicher Prüfung. Verfehlt ist es, die Endzeichen 278 oder 280 bis 282 schon dort aufzustellen, wo schon nach allgemeinen Vorschriften eine höhere Geschwindigkeit oder das Überholen verboten ist.
- IV. Soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung über das Ende einer Ortschaft hinaus weitergelten, so ist das betreffende Streckenverbotsschild hinter der Ortstafel nochmals aufzustellen.
- V. Das Zeichen 278 darf nicht verwendet werden, wenn auf der folgenden Strecke die zulässige Höchstge-

schwindigkeit anderweitig beschränkt ist (z. B. innerhalb geschlossener Ortschaften, bei Geschwindigkeitsstrichern); in solchen Fällen ist stattdessen das Zeichen 274 aufzustellen.

#### Zu Zeichen 283 Haltverbot

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

7 — 9 h  
17 — 18 h

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

Di, Do, Sa  
6 — 8 h

oder

werktags  
18 — 19 h

sind zulässig. Sonstige Beschränkungen des Haltverbots, wie „Be- und Entladen 7 — 9 h erlaubt“ sind unzulässig.

- III. Haltverbote mit zeitlichen Beschränkungen können auch erforderlich sein für die Unterhaltung und Reinigung der Straße sowie für den Winterdienst.
- IV. Befindet sich innerhalb einer Haltverbotsstrecke eine Haltestelle von Kraftfahrern (Zeichen 226), so ist ein Zusatzschild, das Linienomnibussen das Halten zum Fahrgastwechsel erlaubt, überflüssig.

#### Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot

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

#### Zu den Zeichen 283 und 286

- I. Die Zeichen sollen in der Regel weder beleuchtet sein noch rückstrahlen.
- II. Innerhalb geschlossener Ortschaften brauchen die Schilder nur einen Durchmesser von 400 mm zu haben.
- III. Ergibt sich die Notwendigkeit, für dieselbe Verbotsstrecke beide Schilder zu verwenden, so ist das Zeichen 283 über dem Zeichen 286 anzubringen.
- IV. 1. Den Anfang einer Haltverbotsstrecke durch einen zur Fahrbahn weisenden Pfeil zu kennzeichnen, ist zumindest dann zweckmäßig, wenn wiederholte Schilder aufgestellt sind oder wenn das Ende der Haltverbotsstrecke gekennzeichnet ist.
2. Die Pfeile in oder unter Wiederholungsschildern sind so auszubilden, daß sie einen gemeinsamen Schaft haben.
3. Das Ende der Haltverbotsstrecke ist stets zu kennzeichnen, wenn Haltverbotschilder wiederholt aufgestellt sind oder wenn die Verbotsstrecke lang ist. Das gilt auch, wenn die Ver-

botsstrecke vor der nächsten Kreuzung oder Einmündung endet.

4. Haltverbotschilder mit Pfeilen im Schild oder auf einem Zusatzschild sind schräg anzubringen.

#### Zu Zeichen 290 Zonenhaltverbot und 292 Ende Zonenhaltverbot

- I. Die Zeichen sind 1000 mm hoch und 1000 mm breit.
- II. Sie sind auf beiden Straßenseiten aufzustellen.
- III. Wo an gewissen Stellen in der Zone nur kürzeres Parken als das im allgemeinen mit Parkscheibe zugelassene gestattet werden kann, sind Parkuhren aufzustellen.
- IV. Vgl. I bis III zu § 13 Abs. 2 und über die Zustimmungsbedürftigkeit III 1 a) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu Zeichen 293 Fußgängerüberweg

Vgl. zu § 26.

#### Zu Zeichen 294 Haltlinie

- I. Die Linie ist 50 cm breit und erstreckt sich bis zur Fahrstreifenmarkierung für den Gegenverkehr (Zeichen 295 oder 340), sonst bis zur Fahrbahnmitte, bei Fahrbahnen für eine Richtung dagegen bis zum linken Fahrbahnrand.
- II. Vgl. VII 6 zu Zeichen 201 und III zu Zeichen 206.

#### Zu Zeichen 295 Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung

##### Allgemeines über Längsmarkierungen

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

##### Zu Buchstabe a)

- I. Die Begrenzung des für den Gegenverkehr bestimmten Teils der Fahrbahn
  1. Sie ist in der Regel als Schmalstrich auszuführen.
  2. Sie soll außer auf breiten Straßen (vgl. II zu Zeichen 295) nur bei gefährlichen Fahrbahnverengungen, vor und in gefährlichen Kreuzungen und Kurven und vor gefährlichen Kreuzungen und Einmündungen angebracht werden. Dann sollte ihrem Beginn eine Leitlinie von ausreichender Länge vorgeschaltet werden, deren Striche wesentlich länger sein müssen als ihre Lücken.
- II. Die Begrenzung mehrerer Fahrstreifen für den gleichgerichteten Verkehr:
  1. Sie ist als Schmalstrich auszuführen; vgl. aber III zu § 37 Abs. 2 Nr. 4.
  2. Solche Begrenzung soll nur erfolgen, wenn auf den Fahrstreifen in verschiedenen Richtungen weitergefahren wird.

3. Vgl. auch IV zu Zeichen 297.

III. Es ist schon einzuschreiten, wenn die Aufbauten oder die Ladung in die Fahrstreifenbegrenzung hineinragen.

IV. Wegen der Zustimmungspflichtigkeit vgl. III 1 c) zu § 45 Abs. 1.

Zu Buchstabe b)

I. Die Fahrbahnbegrenzung ist in der Regel als Breitstrich auszuführen.

II. Obwohl die Linie überfahren werden darf, ist sie an Kreuzungen und Einmündungen zu unterbrechen und in der Regel durch eine Leitlinie zu ersetzen.

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

#### Zu Zeichen 296 Einseitige Fahrstreifenbegrenzung

I. Die Breite der beiden Linien und ihr Abstand voneinander müssen gleich sein. Sie sind stets als Schmalstrich auszuführen.

II. Die Markierung darf nicht umgekehrt angebracht werden, wenn der Fahrstreifen links von ihr ebenfalls für die Fahrtrichtung A bestimmt ist; so darf sie z. B. nicht verwendet werden, um einen Beschleunigungstreifen von der durchgehenden Fahrbahn abzugrenzen.

III. Wegen der Zustimmungspflichtigkeit vgl. III 1 c) zu § 45 Abs. 1.

#### Zu Zeichen 297 Pfeile

I. Die Pfeile sollen bei Fahrgeschwindigkeiten über 50 km/h 5 m lang sein, sonst können 3 m genügen. Sie sind in der Mitte der Fahrstreifen anzubringen, für die sie gelten.

II. Die ersten Pfeile sind so weit vor der Kreuzung oder Einmündung anzubringen, daß die Verkehrsteilnehmer sich in Ruhe einordnen können, und sind dann bis zur Kreuzung oder Einmündung zu wiederholen.

III. Der Geradeauspfeil kann häufig mit dem rechtsweisenden Pfeil verbunden werden, mit dem linksweisenden Pfeil nur dann, wenn der Geradeausverkehr und der links abbiegende Verkehr zur gleichen Zeit ungehindert abfließen können (z. B. auf Einbahnstraßen). Der Einweisung der verschiedenen Verkehrsströme muß eine Zählung vorausgehen.

IV. Wo Pfeile für den gleichgerichteten Verkehr, die in verschiedene Richtungen weisen, angebracht sind, sollten die Fahrstreifen in der Regel markiert werden. Als Markierungen empfehlen sich zunächst Leitlinien. Unmittelbar vor der Kreuzung oder Einmündung sollten die Leitlinien in der Regel durch Fahrstreifenbegrenzungen ersetzt werden.

V. In Einbahnstraßen kann die erlaubte Verkehrsrichtung dem Verkehrsteilnehmer durch weiße Pfeile verdeutlicht werden.

#### Zu Zeichen 298 Sperrflächen

I. Die Schrägstriche können als Schmal- oder Breitstriche ausgeführt werden. Die Schrägstrichgatter sind so zu markieren, daß die Schrägstriche in Richtung auf den anliegenden Fahrstreifen in der dort zugelassenen Fahrtrichtung gesehen schräg nach vorn verlaufen.

II. Sperrflächen empfehlen sich vor allem vor Hindernissen auf der Fahrbahn. Sie können auch auf weiträumigen Kreuzungen zur Führung des Verkehrs verwendet werden; in solchen Fällen kann es sich aber eher empfehlen, die Verlegung von Fahrbahnkanten oder die Errichtung von Verkehrsinseln anzustreben, denen dann häufig Sperrflächen vorzuschalten sind.

#### Zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299

I. Die Markierungen sind als Schmalstriche auszuführen.

II. Wo gegen das Längsparken auf der Fahrbahn nichts einzuwenden ist, bedarf es außer an Parkuhren in

der Regel einer Parkflächenmarkierung nicht, wohl aber dort, wo es wünschenswert ist, quer oder schräg parken zu lassen. Dann empfiehlt es sich, die Einzelparkflächen durch ununterbrochene Linien oder durch Nagelreihen zu begrenzen oder, insbesondere bei größerer Gesamtparkfläche, das Zeichen 314 „Parkplatz“ aufzustellen und die Art der geforderten Aufstellung wenigstens durch Markierung der vier Ecken der Einzelparkflächen deutlich zu machen.

III. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für die Fußgänger bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann. Solches Parken sollte auch nur dort zugelassen werden, wo die Bordsteine abgeschrägt oder niedrig sind. Die Zulassung des Parkens durch Markierung auf Gehwegen ist dort zu erwägen, wo bloß wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll; sonst ist die Aufstellung des Zeichens 315 ratsam.

#### Zu Zeichen 299 Grenzmarkierung für Parkverbote

I. Die quer zur Fahrbahn verlaufenden Anfang- und Schlußstriche sind als Breitstriche von 0,25 m auszuführen, die übrige Markierung als Schmalstrich.

II. Vgl. zu § 12 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 8 Buchst. d), IV und V zu den Zeichen 224 und 226 und II zu Zeichen 229.

III. Die Markierung sollte auch vor und hinter Kreuzungen oder Einmündungen überall angebracht werden, wo das Parken auf mehr als 5 m verboten werden muß.

#### Zu § 42 Richtzeichen

##### Zu Zeichen 301 Vorfahrt

I. Die Seiten des Zeichens sind 900 mm lang, gerechnet von den Schnittpunkten der Seitenlinien.

II. Es ist darauf zu achten, daß zwischen der Kreuzung und Einmündung, für die das Zeichen gelten soll, auch kein Feldweg einmündet.

III. An jeder Kreuzung und Einmündung, vor der das Zeichen steht, muß auf der anderen Straße das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angebracht werden.

IV. Das Zusatzschild für die abknickende Vorfahrt (hinter Zeichen 306) darf dem Zeichen nicht beigegeben werden.

V. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist das Zeichen in der Regel nicht häufiger als an drei hintereinander liegenden Kreuzungen oder Einmündungen aufzustellen; sonst ist das Zeichen 306 zu verwenden.

VI. Über Kreisverkehr vgl. IX zu den Zeichen 209 bis 214.

##### Zu den Zeichen 306 und 307

I. Die parallelen Seiten der Zeichen haben voneinander einen Abstand von 600 mm.

II. Die Beschilderung von Vorfahrtsstraßen

1. Das Zeichen 306 muß an jeder Kreuzung und Einmündung stehen, und zwar innerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel vor ihr, außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel hinter ihr.

VII 1 zu Zeichen 205 und 206 gilt auch hier. Unter Umständen kann es zweckmäßig sein, das Zeichen 306 auch gegenüber einer Einmündung von links anzubringen, um Linksabbieger vor dem Irrtum zu bewahren, an der Einmündung gelte der Grundsatz „Rechts vor Links“.

2. An jeder Kreuzung und Einmündung, an der das Zeichen 306 steht, muß auf der anderen Straße das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 angebracht werden.

3. Wäre das Zeichen 306, wenn es hinter der Kreuzung oder Einmündung stünde, nicht deutlich erkennbar, z. B. an weiträumigen Kreuzungen, so ist es vor oder in der Kreuzung anzubringen. Erforderlichenfalls kann das Zeichen dann hinter der

Kreuzung oder Einmündung wiederholt werden. Vgl. auch Nummer 5 Buchst. b).

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

#### Zu den Zeichen 301 bis 308

- I. Was in III zu § 41 „Vorschriftzeichen“ für solche über der Fahrbahn vorgeschrieben ist, gilt auch für diese Zeichen.
- II. Vgl. zu den Zeichen 205 und 206.

#### Zu Zeichen 308 Vorrang vor dem Gegenverkehr

- I. Das Zeichen ist 500 mm hoch und ebenso breit.
- II. Vgl. zu Zeichen 208.

#### Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel

- I. Die Zeichen sind 650 mm hoch und 1000 mm breit.
- II. Sie sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzubringen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße beginnt oder endet. Ist aus zwingenden Gründen ein anderer Standort zu wählen (vgl. z. B. V zu den Zeichen 274, 276 und 277), so kann es sich, freilich in der Regel nur auf Einfallstraßen größerer Städte, empfehlen, den ortseinwärts Fahrenden durch das Zeichen 385 zu orientieren.
- III. Die Zeichen sind auf der für den ortseinwärts Fahrenden rechten Straßenseite so aufzustellen, daß sie

auch der ortsauwärts Fahrende deutlich erkennen kann. Ist das nicht möglich, so ist die Ortstafel auch links anzubringen.

- IV. Die Vorderseite der Ortstafel sollte rückstrahlen oder von außen oder innen beleuchtet sein.
- V. Die Ortstafel darf auch auf unbedeutenden Straßen nicht fehlen. Nur an nicht befestigten Feldwegen braucht sie nicht aufgestellt zu werden.
- VI. Die Tafel nennt den amtlichen Namen der Ortschaft und den des Verwaltungsbezirks; gegebenenfalls ist die Bezeichnung „Zollgrenzbezirk“ beizufügen. 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.
- VII. 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 der Ortsteil von der Gemeinde weit entfernt liegt. Die erste Fassung sollte auch dann, wenn die Straße nicht unmittelbar dorthin führt, nicht gewählt werden.
- VIII. Gehen zwei geschlossene Ortschaften oder Ortsteile ineinander über und müssen die Verkehrsteilnehmer über deren Namen unterrichtet werden, so sind die Ortstafeln für beide etwa auf gleicher Höhe aufzustellen. Deren Rückseiten sind dann aber nicht nach dem Zeichen 311 zu beschriften, sondern gleich den Vorderseiten der rechts stehenden Tafeln (Zeichen 310).
- IX. Bundesstraßen-Nummernschilder (Zeichen 401) und Europastraßen-Nummernschilder (Zeichen 410) dürfen am Pfosten der Ortstafel nur dann angebracht werden, wenn an der nächsten Kreuzung oder Einmündung das Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“ steht.
- X. Andere Angaben als die hier erwähnten, wie werbende Zusätze, Stadtwappen, sind auf Ortstafeln unzulässig.

#### Zu Zeichen 314 Parkplatz

- I. Das Zeichen ist 750 mm hoch und 500 mm breit.
- II. Das Zeichen ist in der Regel an der Einfahrt des Parkplatzes aufzustellen. Am Beginn von Parkplätzen im Verlauf einer durchgehenden Fahrbahn ist es nur anzubringen, wenn das zur Klarstellung notwendig ist und Parkraum größeren Umfangs vorhanden ist. Sonst genügt es, die Parkflächen zu markieren (Nummer 7 vor Zeichen 299).
- III. Beschränkungen der Parkerlaubnis dürfen nur auf einem Zusatzschild angeordnet werden. Dabei sind möglichst Sinnbilder zu verwenden (vgl. § 39 Abs. 3).
- IV. Zu größeren Parkplätzen und Parkhäusern, auch wenn sie von Privatpersonen betrieben werden, sollte gewiesen werden.
- V. Auf Parkplätzen an gekennzeichneten Rundwanderwegen darf das Zeichen in der im Verkehrsblatt 1967 Seite 298 veröffentlichten Ausführung aufgestellt werden.
- VI. Vgl. I und II zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299.

#### Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

- I. Das Zeichen ist 450 mm hoch und 300 mm breit, ausnahmsweise 300 mm hoch und 200 mm breit.
- II. Vgl. Nummer 7 vor Zeichen 299 sowie III zu Nummer 7 Parkflächenmarkierungen vor Zeichen 299.
- III. III Satz 2 zu Nummer 7 vor Zeichen 299 gilt auch hier.

**Zu Zeichen 330 Autobahn**

- I. Das Zeichen ist 1000 mm hoch und 650 mm breit.
- II. Das Zeichen ist sowohl am Beginn der Autobahn als auch an jeder Anschlußstellenzufahrt aufzustellen. In der Regel muß es am Beginn der Zufahrt angebracht werden.
- III. Das Zeichen darf auch an Straßen aufgestellt werden, die nicht als Bundesautobahnen nach dem Bundesfernstraßengesetz gewidmet sind, wenn diese Straßen für Schnellverkehr geeignet sind, frei von höhengleichen Kreuzungen sind, getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben und mit besonderen Anschlußstellen für die Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind. Voraussetzung ist aber, daß für den abgedrängten langsameren Verkehr andere Straßen, deren Benutzung zumutbar ist, und für die Anlieger anderweitige Ein- und Ausfahrten zur Verfügung stehen.
- IV. Das Zeichen braucht auch nicht an allen Straßen aufgestellt zu werden, die nach dem Bundesfernstraßengesetz als Bundesautobahnen gewidmet sind.

**Zu Zeichen 331 Kraftfahrstraße**

- I. Das Zeichen ist 750 mm hoch und 500 mm breit. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt eine Höhe von 450 mm und eine Breite von 300 mm. Vgl. auch III.
- II. Mindestens der weiße Rand und das weiße Sinnbild, im Zeichen 336 auch der rote Streifen müssen rückstrahlen.
- III. Das Zeichen ist nicht bloß hinter allen Kreuzungen und Einmündungen zu wiederholen, sondern auch überall dort, wo verbotenes Einfahren oder Betreten ohne Schwierigkeiten möglich ist. Zeichen, die aus dem letztgenannten Grunde aufgestellt werden, brauchen auch außerhalb geschlossener Ortschaften nur die in I Satz 2 genannten Maße zu haben.
- IV. An allen Kreuzungen und Einmündungen ist auf den zuführenden Straßen das Zeichen 205 oder das Zeichen 206 aufzustellen.
- V. III Satz 2 zu Zeichen 330 gilt auch hier.
- VI. Vgl. II und III zu § 2 Abs. 1.

**Zu Zeichen 332 Ausfahrttafel**

- I. Die Schrifthöhe beträgt 350 mm.
- II. Die Tafel ist unmittelbar am Beginn der Ausfahrt der Anschlußstelle möglichst auf dem Mittelstreifen aufzustellen, sonst rechts neben der Fahrbahn. Die Tafel kann dort auch in einer Schilderbrücke oder an einem Auslegermast über dem ausmündenden Fahrstreifen angebracht werden.
- III. In der Regel sollten nur zwei Ziele angegeben werden, ein benachbartes Ziel links und ein solches rechts der Autobahn. Mehr als vier Ziele dürfen keinesfalls angeführt werden.

**Zu Zeichen 333 Pfeilschild Ausfahrt**

- I. Das Zeichen ist 820 mm hoch und einschließlich der Spitze 3160 mm lang; innerhalb geschlossener Ortschaften darf es 1000 mm lang sein.
- II. Die Schrifthöhe beträgt 420 mm.
- III. Das Zeichen ist auf der Spitze des Anschlußdreiecks aufzustellen.

**Zu den Zeichen 332 und 333**

Statt beider Ausfahrtzeichen braucht innerhalb geschlossener Ortschaften nur eines von ihnen aufgestellt zu werden, wenn Platzmangel das rechtfertigt.

**Zu Zeichen 334 Ende der Autobahn**

- I. Das Zeichen ist am Ende der Autobahn und an allen Ausfahrten der Anschlußstellen aufzustellen. Wo es aus Sicherheitsgründen nicht geboten ist, die Autobahnregeln für die ganze Ausfahrt aufrechtzuerhalten, darf es schon in deren Verlauf angebracht werden.
- II. Die Maße des Zeichens sind gleich denen des Zeichens 330. Wo auf Ausfahrten nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, brauchen die Zeichen nur 750 mm hoch und 500 mm breit zu sein.

- III. Das Ende der Autobahn ist stets anzukündigen. In der Ankündigungstafel enden das Sinnbild und der rote Schrägstrich über der Entfernungsangabe.

**Zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453 Autobahnbeschilderung****I. Die blaue Beschilderung**

1. Straßen, an deren Beginn und Zufahrten das Zeichen 330 steht, müssen blau beschildert werden.
2. Die Unterkante der Schilder und Tafeln soll in der Regel 1000 mm vom Boden entfernt sein.
3. Für die Inschriften ist fette Mittelschrift zu verwenden; nur bei besonders langen Namen ist fette Engschrift zugelassen.
4. Die Maße der Tafeln 448, 449 und 453 richten sich nach den Inschriften. Mehr als vier Ziele für eine Richtung sollen nicht angegeben werden. Vgl. auch I und III zu Zeichen 449.
5. Die Tafeln 448, 449 und 453 sollen in der Regel rechts der Fahrbahn aufgestellt werden.
6. Auf solchen Tafeln über der Fahrbahn beträgt die Schrifthöhe 560 mm. Auf von innen oder von außen beleuchteten Tafeln kann die Schrifthöhe kleiner sein, wenn die Geschwindigkeit begrenzt ist.
7. Mindestens der weiße Rand, das weiße Sinnbild, die weißen Buchstaben, Zahlen und Pfeile müssen rückstrahlen, im Zeichen 334 auch der rote, im Zeichen 450 auch die weißen Streifen. Es empfiehlt sich, die Tafeln 332, 448 und 449 von innen oder außen zu beleuchten, solange Beleuchtung erforderlich ist (§ 17 Abs. 1).

**II. Die sonstige Beschilderung**

Abweichend von den allgemeinen Regeln gilt folgendes:

1. Die Dreieckschilder haben Seitenlängen von 1050 mm, die runden Schilder einen Durchmesser von 750 mm.
2. Gefahrzeichen und Vorschriftzeichen sind in der Regel beiderseits der Fahrbahn aufzustellen.
3. Alle Verkehrszeichen müssen rückstrahlen oder, solange Beleuchtung erforderlich ist (§ 17 Abs. 1), von innen oder außen beleuchtet sein.
4. Gefahrzeichen sind in der Regel 400 m vor der Gefahrstelle aufzustellen. Diese Entfernung auf einem Zusatzschild anzugeben, kann sich häufig erübrigen. Dagegen kann sich an besonders gefährlichen Stellen eine Wiederholung der Gefahrzeichen 200 m vor der Gefahrstelle empfehlen oder sogar eine zusätzliche Vorwarnung auf 800 und 600 m; in diesen Fällen ist die jeweilige Entfernung auf Zusatzschildern anzugeben.

**Zu Zeichen 336 Ende der Kraftfahrstraße**

- I. Für die Maße gilt das in I zu Zeichen 331 Gesagte. Über die Ausgestaltung vgl. II zu Zeichen 331.
- II. In der Ankündigungstafel endet der rote Schrägstrich über der Entfernungsangabe.

**Zu den Zeichen 330, 331, 334 und 336**

Über die Zustimmungsbedürftigkeit vgl. III 1 a) zu § 45 Abs. 1. Ist die oberste Landesbehörde nicht zugleich oberste Landesbehörde für den Straßenbau, so muß auch diese zustimmen.

**Zu Zeichen 340 Leitlinie**

- I. Leitlinien sind als Schmalstriche auszuführen. Vgl. aber I und II zu Zeichen 295 Buchst. b). Vgl. auch III und IV.
- II. Markiert bei gefährlichen Fahrbahnverengungen, vor und in gefährlichen Kuppen und Kurven oder vor gefährlichen Kreuzungen oder Einmündungen nicht eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295), sondern ausnahmsweise eine Leitlinie den für den Gegenverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn, so müssen die Striche der Leitlinie wesentlich länger sein als ihre Lücken. Dies gilt auch dann, wenn zuvor eine normale Leitlinie angebracht ist. Vgl. auch I 2 zu Zeichen 295 Buchst. a) und IV zu Zeichen 297.



- III. Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sind durch Leitlinien, die als Breitstriche auszuführen sind, zu markieren.
- IV. Kriechstreifen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind durch Leitlinien zu markieren, die als Breitstriche auszuführen sind.
- V. Vgl. zu § 2 Abs. 2, I zu § 7 und zu Zeichen 295.

#### Zu Zeichen 341 Wartelinie

- I. Die Linie erstreckt sich bis zur Fahrstreifenmarkierung für den Gegenverkehr (Zeichen 295 oder 340), sonst bis zur Fahrbahnmittte, bei Fahrbahnen für eine Richtung dagegen bis zum linken Fahrbahnrand. Die Markierung besteht aus Quadraten von 0,50 m mit Lücken von 0,25 m.
- II. Eine Wartelinie ist in der Regel entbehrlich, wenn
  - 1. der Fahrbahnrand der querenden Straße markiert ist oder
  - 2. der Fahrzeugführer sich wegen Unübersichtlichkeit in die anderen Straßen hineintasten muß (§ 8 Abs. 2 Satz 3).
- III. Eine Wartelinie anzubringen, empfiehlt sich vor allem dann, wenn
  - 1. an einer unübersichtlichen Kreuzung oder Einmündung dem Wartepflichtigen gezeigt werden muß, wo er erstmals ausreichende Sicht in die andere Straße hat, oder
  - 2. man an einer übersichtlichen Kreuzung oder Einmündung querende Fußgänger vor dem wartenden Fahrzeug vorbeigehen lassen sollte.
- IV. Die Wartelinie ist dann dort anzubringen, wo die Führer aller gängigen Kraftfahrzeuge ausreichende Übersicht haben. Kann die andere Straße nicht immer von der gleichen Stelle aus übersehen werden, z. B. weil der ruhende Verkehr dort nur zeitweise beschränkt ist, so ist die Wartelinie an derjenigen Stelle anzubringen, von der aus der Fahrzeugführer in jedem Fall ausreichende Übersicht hat.

#### Zu Nummer 3 vor Zeichen 350 Schriftzeichen und Wieder- gabe von Verkehrsschildern auf der Fahrbahn

- I. Hinweise auf Verkehrsschilder durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen unterstützen den Fahrverkehr. Sie zusätzlich anzubringen, ist vor allem dann geboten, wenn auf Grund der örtlichen Verhältnisse die Auffälligkeit eines Schildes verbessert werden muß.
- II. Die zu verwendenden Maße gibt der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt.
- III. Die Markierung „BUS“ ist dort entbehrlich, wo eine Grenzmarkierung (Zeichen 299) angebracht ist.
- IV. Wo eine Bundesstraße, die als Vorfahrtstraße gekennzeichnet ist (Zeichen 306), entgegen dem natürlichen Verlauf „abknickt“ und für diese Verkehrsrichtung bestimmte Fahrstreifen mit Pfeilen markiert sind, empfiehlt es sich, auf diesen Fahrstreifen auch die Nummer der Bundesstraße anzubringen, z. B. „B 25“.
- V. Vgl. auch I 1 zu § 8 Abs. 1, II zu § 41, III zu Zeichen 206, VII 2 zu den Zeichen 205 und 206 sowie V 4 zu § 26.

#### Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg

- I. Das Zeichen ist 750 mm hoch und ebenso breit.
- II. Vgl. III 14 a) ff) zu den §§ 39 bis 43 und V 4 zu § 26.

#### Zu Zeichen 353 Einbahnstraße

- I. Das Zeichen ist 500 mm hoch und ebenso breit.
- II. Vgl. II zu Zeichen 220.

#### Zu Zeichen 354 Wasserschutzgebiet

- I. Es ist an den Grenzen der Einzugsgebiete von Trinkwasser und von Heilquellen auf Straßen aufzustellen, auf denen Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung häufig fahren. In der Regel ist die Länge der Strecke, die durch das Wasserschutzgebiet führt, auf einem Zusatzschild (§ 40 Abs. 4) anzugeben.
- II. I zu Zeichen 269 gilt auch hier.

- III. Vgl. auch II zu Zeichen 269.

#### Zu Zeichen 355 Fußgängerunter- oder -überführungen

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

#### Zu Zeichen 356 Schülerlotsen

- I. Wo Schülerlotsen tätig werden, soll das Zeichen angebracht sein. Wo ein Fußgängerüberweg markiert ist, kann das Zeichen entbehrlich sein.
- II. Es soll etwa 50 m davor stehen.
- III. Das Zeichen darf nur sichtbar sein, solange Schülerlotsen tätig sind. Es ist nichts dagegen einzuwenden, daß die Schülerlotsen selbst dafür sorgen.

#### Zu Zeichen 357 Sackgasse

Das Zeichen sollte nur aufgestellt werden, wenn die Straße nicht ohne weiteres als Sackgasse erkennbar ist. Vgl. aber II zu § 31.

#### Zu Zeichen 358 Erste Hilfe

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

#### Zu Zeichen 359 Pannenhilfe

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

#### Zu Zeichen 363 Polizei

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

#### Zu den Zeichen 375 bis 377 Autobahnhotel usw.

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

#### Zu den Zeichen 354 bis 377

Die Zeichen sind 750 mm hoch und 500 mm breit; Zeichen mit einer Höhe von 450 mm und einer Breite von 300 mm sind zulässig. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind die Maße 1000 mm und 650 mm.

#### Zu Zeichen 380 Richtgeschwindigkeit

- I. Das Zeichen ist 1100 mm hoch und 1840 mm breit. Steht es auf beiden Seiten (III 8 b zu den §§ 39 bis 43), so ist das linke 780 mm hoch und 1300 mm breit.
- II. Richtgeschwindigkeiten können sich dort empfehlen, wo es zweckmäßig ist, so den Verkehrsfluß zu beruhigen.
- III. Das Zeichen darf nicht aufgestellt werden,
  - 1. wenn die Gefahr so groß ist, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Zeichen 274 oder Zeichen 275 in Frage kommen,
  - 2. wenn die Überschreitung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit, unter Umständen auch nur bei auf der Strecke nicht ungewöhnlichen, ungünstigen Verkehrs- oder Wetterverhältnissen, gefährlich ist oder
  - 3. um gewisse Arten auf der Straße zugelassener Fahrzeuge von der Straße fernzuhalten.
- IV. Richtgeschwindigkeiten dürfen nur für alle Fahrstreifen einer Fahrtrichtung, nicht für einzelne dieser Fahrstreifen empfohlen werden.



V. Richtgeschwindigkeiten müssen so festgelegt werden, daß die untere Grenze von allen auf der Straße zugelassenen Fahrzeugen ohne Schwierigkeiten eingehalten werden kann und die obere Grenze bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen bisher von nicht mehr als 15 % der Fahrer überschritten worden ist.

VI. Über die Zustimmungspflichtigkeit vgl. IV 1 a) zu § 45 Abs. 1.

#### **Zu Zeichen 385 Unterrichtungstafel**

I. Das Zeichen ist mindestens 333 mm hoch und höchstens 1000 mm breit.

II. Das Zeichen mit Ortsnamen kann auch dann verwendet werden, wenn die Straße durch die genannte Ortschaft, nicht aber durch deren fest umrissenen Ortskern führt.

III. Unter dem Namen von Flüssen ist eine Wellenlinie anzubringen.

IV. Über nahe gelegene Gedenkstätten soll das Zeichen in den im Verkehrsblatt 1957 Seite 105 und 1962 Seite 539 veröffentlichten Ausführungen, aber mit den hier gezeigten Farben, auf Autobahnen mit den im letzten Satz vorgeschriebenen Farben, unterrichten.

V. Vgl. auch II zu den Zeichen 310 und 311.

#### **Zu Zeichen 388 Seitenstreifen nicht befahrbar**

I. Das Zeichen ist 350 mm hoch und 700 mm breit.

II. Der Warnung bedarf es nicht, wenn der Seitenstreifen ersichtlich unzureichend befestigt oder überhaupt ungeeignet ist.

III. Dagegen sollte durch das Zeichen vor unzureichend befestigten Seitenstreifen gewarnt werden, die ähnlich wie die Fahrbahn aussehen oder sonst den Eindruck machen, als ob sie vor allem zum Halten oder Parken geeignet wären.

IV. Auf schmalen Straßen muß häufig vor unzureichend befestigten Seitenstreifen gewarnt werden, damit Kraftfahrer bei einer Begegnung nicht dorthin ausweichen.

#### **Zu Zeichen 392 Zoll**

I. Das Zeichen hat einen Durchmesser von 600 mm.

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

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

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

#### **Zu den Zeichen 401 und 410**

I. Die Zeichen sind 250 mm hoch und 400 mm breit.

II. Allein dürfen diese Schilder nur im Verlauf von Bundesstraßen und Europastraßen, die Vorfahrtstraßen sind, aufgestellt werden. Werden sie am gleichen Pfosten wie das Zeichen 306 gezeigt, so sind sie darüber anzubringen. Vgl. auch III 14 a) zu den §§ 39 bis 43.

III. Vgl. auch IX zu den Zeichen 310 und 311.

IV. Das Zeichen 401 darf auf neu gebauten Straßen, z. B. Umgehungsstraßen, schon vor deren Widmung angebracht werden.

#### **Zu Zeichen 415 ff. Wegweisung**

I. Die Wegweisung soll Ortsfremde unterrichten. Dabei soll auch angestrebt werden, den Verkehr unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse auf das vorhandene Straßennetz zu verteilen. Folgende Grundsätze sind einzuhalten:

1. Das auf einem Wegweiser angegebene Ziel muß auf allen folgenden Wegweisern bis zu diesem Ziel wiederholt werden.

2. Wird an einer Kreuzung oder Einmündung auf ein über eine abzweigende Straße erreichbares Ziel hingewiesen, so empfiehlt es sich immer dann, an der gleichen Stelle auch einen Wegweiser für die Hauptrichtung anzubringen, wenn bei Tag oder

bei Nacht Zweifel über die Weiterführung der Hauptrichtung auftreten können.

3. Mehr als zwei Wegweiser gleicher Farbe für eine Richtung sollten an einer Stelle nicht angebracht werden (vgl. dazu III zu Zeichen 436).

4. Wegweiser an Kreuzungen und Einmündungen sollen möglichst so aufgestellt werden, daß der Verkehr vor ihnen vorbeifahren kann.

II. Wo die Stelle, an der abgelenkt werden kann, bei der Annäherung nicht rechtzeitig zu sehen ist und wegen starken Verkehrs, hoher Fahrgeschwindigkeit oder wegen der großen Verkehrsbedeutung einer Kreuzung Wegweiser und Vorwegweiser neben der Straße nicht ausreichen, empfehlen sich für die Wegweisung Wegweisertafeln (Zeichen 436) oder in besonderen Fällen Schilderbrücken.

III. Für Bundesfernstraßen gibt der Bundesminister für Verkehr ein Verzeichnis der Fern- und Nahziele sowie der Entfernungen heraus.

#### **Zu den Zeichen 415 bis 432**

I. Abgesehen von Übergrößen sind die Zeichen in folgenden Größen anzubringen:

Das Zeichen 415 ist 333 oder ausnahmsweise 500 mm hoch und 1500, 1750 oder 2000 mm lang, die Zeichen 418, 430 und 432 sind ebenso hoch und 1250, 1500 oder 1750 mm lang, das Zeichen 419 ist 200 mm hoch und 750 oder 1000 mm lang, jeweils einschließlich der Spitze. Die Länge soll sich nach der Buckstabenanzahl der Aufschriften richten, wo auch Nahziele angegeben werden, nach dem Fernziel.

II. Anzugeben ist die Entfernung bis zur Ortsmitte. Es sind nur volle Kilometer zu nennen.

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Entfernungsangabe häufig entbehrlich.

III. Für Wegweiser gelten die in III 11 zu den §§ 39 bis 43 vorgeschriebenen Höhenmaße nicht. Bei der Entscheidung über die Höhe der Anbringung sind die Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung der Verkehrs- und Straßenverhältnisse gegeneinander abzuwägen. Dabei ist vor allem zu bedenken:

1. Niedrig angebrachte Wegweiser sind im Abblendlicht besser erkennbar als hoch angebrachte.

2. Niedrig angebrachte Wegweiser verschmutzen leichter.

3. Wegweiser in mittlerer Höhe können sich sichtbehindernd auswirken.

4. Wegweiser, die von innen beleuchtet sind, müssen aus Sicherheitsgründen hoch angebracht werden. Sind im Zuge einer Straße solche Wegweiser an mehreren Kreuzungen oder Einmündungen angebracht, so empfiehlt es sich, an den übrigen Kreuzungen und Einmündungen nichtleuchtende Wegweiser ebenfalls hoch anzubringen.

5. Hoch angebrachte Wegweiser können, besonders an Kreuzungen außerhalb geschlossener Ortschaften, als Hinweis auf die Kreuzung dienlich sein.

IV. Ist an einer Kreuzung oder Einmündung ein beleuchteter oder rückstrahlender Wegweiser angebracht, so muß geprüft werden, ob nicht auch alle übrigen so auszuführen sind.

#### **Zu Zeichen 415 Wegweiser auf Bundesstraßen**

I. Die Aufschrift gibt den Namen eines allgemein bekannten Ortes, aus dem der Verlauf der Straße hervorgeht (Fernziel) und den Namen des nächsten verkehrswichtigen Ortes an der Straße (Nahziel) an. Das Verzeichnis des Bundesministers für Verkehr (III zu Zeichen 415 ff.) ist zu beachten.

II. Das Zeichen darf nur auf solchen Bundesstraßen aufgestellt werden, die als Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) gekennzeichnet sind.

#### **Zu Zeichen 418 Wegweiser für Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung**

I. Die Aufschrift gibt als Fernziel den nächsten verkehrswichtigen Ort und als Nahziel in der Regel den nächsten Ort an der Straße an.

- II. Die Beschilderung von Straßen als Nebenstrecken ist besonders geeignet, den Verkehr auf das vorhandene Straßennetz zweckmäßig zu verteilen. Der Hinweis sollte vor allem da erwogen werden, wo Fernverkehrsstraßen auch nur zeitweise stark belastet sind. Die Nebenstrecken können länger sein als die Fernverkehrsstraße, von der der Verkehr abgelenkt werden soll; sie sollten aber so ausgebaut sein, daß sie auch stärkeren Verkehr aufnehmen können. Abweichend von I ist als Fernziel die gleiche Stadt anzugeben wie auf dem Wegweiser für die Fernverkehrsstraße. Dieser Wegweiser mit Zusatzschild ist im Verlauf der Straße, auf die der Verkehr abgeleitet ist, so lange an Kreuzungen und Einmündungen zu wiederholen, bis eine Straße erreicht ist, deren Wegweiser das Ziel der Nebenstrecke als ihr Ziel nennt. Eine Verweisung auf Nebenstrecken kann auch nur für einen Teil des Verkehrs (z. B. für Personenkraftwagen) in Frage kommen. Über die Zustimmungspflicht vgl. IV zu § 45 Abs. 1.

- III. Nebenstrecken sollen jedenfalls außerhalb geschlossener Ortschaften als Vorfahrtstraßen gekennzeichnet werden.

#### **Zu Zeichen 419 Wegweiser für Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung**

Die Aufschrift soll nur den Namen des nächsten Ortes oder Ortsteils angeben.

#### **Zu Zeichen 421 Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten**

Das Zeichen ist 333 mm hoch. Wegen der Länge vgl. I zu den Zeichen 415 bis 432.

#### **Zu den Zeichen 421 und 442**

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

- III. Die Ableitung bestimmter Verkehrsarten ist in der Regel geboten,

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

#### **Zu Zeichen 432 Wegweiser zu innerörtlichen Zielen**

- I. Innerörtliche Ziele, zu denen zu weisen ratsam ist, können sowohl Ortsteile (z. B. Parksiedlung, Innenstadt, Kurviertel), als auch öffentliche Anlagen und Gebäude sein (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messengelände, Universität, Stadion, Autohof). Wenn auch in der Regel durch das weiße Pfeilschild nur der Weg zu Zielen innerhalb der geschlossenen Ortschaft gewiesen werden sollte, wird empfohlen, es auch als Wegweiser auf einen außerhalb gelegenen Flugplatz, Bahnhof oder auf einen getrennten Ortsteil zu verwenden.

Zusätzlich ein Sinnbild des angegebenen Zieles zu zeigen, empfiehlt sich.

- II. Zu privaten Unternehmen darf nur dann so gewiesen werden, wenn das wegen besonders starken auswärtigen Zielverkehrs dorthin unerlässlich ist und auch nur, wenn allgemeine Hinweise wie „Industriegebiet Nord“ nicht ausreichen.

#### **Zu Zeichen 436 Wegweisertafel**

- I. Die Breite der Tafel richtet sich nach der Buchstabenanzahl der längsten Aufschrift und die Höhe nach den Erfordernissen der Lesbarkeit.
- II. Sofern die Lesbarkeit nicht darunter leidet, kann es zweckmäßig sein, die Entfernungen zu den Zielen anzugeben, wenn auf die zusätzliche Aufstellung von Pfeilschildern verzichtet wird (vgl. IV).
- III. Die Wegweisertafel empfiehlt sich vor allem dort, wo andere Wegweiser nicht deutlich erkennbar angebracht werden können oder wo eine größere Zahl von Zielen genannt werden muß.
- IV. Die Wegweisertafel muß vor der Kreuzung oder Einmündung aufgestellt werden. Auf die zusätzliche Aufstellung von Pfeilschildern kann nur dann verzichtet werden, wenn zweifelsfrei erkennbar ist, welche Straßen zu den auf der Wegweisertafel angegebenen Zielen führen.
- V. Wird eine Wegweisertafel als Vorwegweiser verwendet, so ist auf einem Zusatzschild die Entfernung zu der angekündigten Kreuzung anzugeben. Dort ist sie zu wiederholen oder es sind die entsprechenden Wegweiser aufzustellen.

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

- I. Die Schilder haben entweder weiße Schrift auf dunklem Grund oder schwarze Schrift auf hellem Grund.
- II. Die so aufgestellten Straßennamensschilder sind beiderseits zu beschriften. Werden zusätzlich Hausnummern angegeben, so ist dafür zu sorgen, daß die Schilder lesbar bleiben.
- III. Die Schriftgröße soll mindesten 84 mm betragen.
- IV. An Kreuzungen und Einmündungen mit erheblichem Fahrverkehr sind sie stets auf die gezeigte Weise anzubringen und anzuordnen.

#### **Zu Zeichen 438 Vorwegweiser**

- I. Das Zeichen ist mindestens 1000 mm hoch und mindestens 1500 mm breit. Im übrigen richten sich seine Maße nach seinem Inhalt.
- II. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten auf Vorfahrtstraßen Vorwegweiser vor denjenigen Kreuzungen und Einmündungen aufgestellt werden, an denen Wegweiser für die abbiegenden Richtungen stehen, jedoch dort, wo ein Wegweiser Zeichen 419 steht, nur dann, wenn Abbiegestreifen markiert sind. Innerhalb geschlossener Ortschaften sind Vorwegweiser dort anzubringen, wo es aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs geboten ist.
- III. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten die Vorwegweiser 100 bis 250 m vor der Kreuzung oder Einmündung stehen, innerhalb geschlossener Ortschaften etwa 50 m.
- IV. Die auf den Wegweisern angegebenen Fernziele müssen auch im Vorwegweiser genannt werden.
- V. Durch die schwarzen Pfeile den tatsächlichen Verlauf der Straße schematisch darzustellen, empfiehlt sich nur, wenn dadurch die Übersichtlichkeit der Wegweisung nicht leidet.
- VI. Die Stärke der Pfeilstriche ist nicht nach der Klassifizierung der Straße zu wählen, sondern nach der Vorfahrtregelung, die an der angekündigten Kreuzung oder Einmündung gilt. Der die Straße mit Vorfahrt zeigende Pfeil muß doppelt so stark sein wie die anderen Pfeile. Seine Stärke beträgt mindestens 100 und höchstens 200 mm. Die Ankündigung der Wartepflicht durch Zeichen 205 mit Entfernungsangabe auf einem Zusatzschild, gegebenenfalls auch mit dem Sinnbild STOP (hinter Zeichen 206), am gleichen Pfosten kann empfehlenswert sein.

VII. Im Vorwegweiser kann durch verkleinerte Wiedergabe auf den Strichen auf Verkehrsschilder hingewiesen werden, die im weiteren Verlauf der Straße stehen, z. B. durch Wiedergabe des Gefahrzeichens 150 oder 151 auf einen Bahnübergang, des Zeichens 205 auf die Wartepflicht an der folgenden Kreuzung; in solchen Fällen sind die Abmessungen des Zeichens zweckentsprechend zu ändern. Zusätze anderer Art sind nicht zulässig.

#### **Zu Zeichen 439 Gegliederter Vorwegweiser**

- I. Für die Maße gilt I zu Zeichen 438.
- II. Das Zeichen sollte in nicht zu großer Entfernung vor der Kreuzung oder Einmündung aufgestellt werden, spätestens allerdings dort, wo die Markierung für Abbieger bestimmter zusätzlicher Fahrstreifen beginnt oder wo die ersten weißen Pfeile auf der Fahrbahn angebracht sind.

#### **Zu Zeichen 440 Vorwegweiser zur Autobahn**

- I. Die Schriftgröße beträgt 210 mm. Die Maße richten sich nach den Inschriften.
- II. Das Zeichen ist 150 bis 250 m vor der ersten Rampe der Anschlußstelle aufzustellen.
- III. Was unter I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453 gesagt ist, gilt auch für dieses Zeichen.

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

- I. Das Zeichen ist 750 mm hoch und 500 mm breit.
- II. Vgl. auch zu den Zeichen 421 und 442.

#### **Zu den Zeichen 448, 449 und 453**

- I. Die Schriftgröße der Zeichen 448 und 449 beträgt 350 mm, die des Zeichens 453 dagegen 280 mm.
- II. Vgl. auch I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453.

#### **Zu Zeichen 449 Vorwegweiser auf Autobahnen**

- I. Über dem Pfeil für die Richtung „Geradeaus“ darf nur der Name der nächsten Anschlußstelle für die Ausfahrt angegeben werden.
- II. Der andere Pfeil hat zunächst halbrechts zu zeigen, darf dann aber den tatsächlichen Verlauf der Ausfahrt darstellen. III zu Zeichen 332 gilt auch hier.
- III. Abweichend von I und II dürfen in Schilderbrücken an Autobahnkreuzen und Autobahndreiecken über oder neben beiden Pfeilen bis zu drei Ziele genannt werden; der andere Pfeil weist dann stets nach halbrechts.
- IV. Wo es zur Orientierung geboten ist, namentlich an Ausfahrten, die so ausgebaut sind, daß sie Autobahnabzweigungen ähneln, dürfen bei den Ortsnamen über dem nach halbrechts weisenden Pfeil Nummernschilder für Bundesstraßen (Zeichen 401) angebracht werden, wenn diese Bundesstraßen als Vorfahrtstraßen gekennzeichnet sind. Im übrigen vgl. I 4 und 5 zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453.

#### **Zu Zeichen 450 Ankündigungsbake**

- I. Die Bake ist 1500 mm hoch und 650 mm breit.
- II. Vgl. auch I zu den Zeichen 330, 332 bis 334 und 448 bis 453.

#### **Zu den Zeichen 454 bis 466 Festlegung von Umleitungen und Bedarfsumleitungen**

- 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 FStrG und die entsprechenden Vorschriften der Landesstraßengesetze zu berücksichtigen. Bei allen in den Verkehrsablauf erheblich eingreifenden Umleitungsplänen empfiehlt es sich, einen Anhörungstermin anzuberaumen.

II. Als Umleitungsstrecken sollten solche ausgewählt werden, die für die Verkehrsteilnehmer einen möglichst geringen Umweg bedeuten, die für die Art und Menge des umzuleitenden Verkehrs genügen und die, wenn notwendig, mit zumutbaren Aufwendungen für die Umleitung hergerichtet werden können. Genügt die Umleitungsstrecke dem verstärkten Verkehr nicht, so ist durch zusätzliche Maßnahmen dafür zu sorgen, daß sie für den verstärkten Verkehr verkehrssicher wird und sich dieser möglichst reibungslos abwickeln kann. Hierzu können Baumaßnahmen (z. B. Verbesserung der Fahrbahndecke, Schaffung von Ausweichstellen), die bei der Straßenbaubehörde anzuregen sind, und verkehrsregelnde Maßnahmen (z. B. Anordnung von Haltverboten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schaffung von Einbahnstraßen) notwendig sein. Die Umleitungsstrecke und die zu ihrer Herrichtung gebotenen Maßnahmen sind in dem Umleitungsplan darzustellen. Die Umleitungsschilder dürfen erst aufgestellt werden, wenn die festgelegten Maßnahmen durchgeführt sind.

III. Bedarfsumleitungen des Autobahnverkehrs werden durch Zeichen 460, Bedarfsumleitungen des übrigen Straßenverkehrs durch Zeichen 418 mit Zusatzschild „Nebenstrecke“ gekennzeichnet.

IV. Umleitungen, die innerhalb eines Landes besonders bedeutsam sind, sowie Einrichtung und Inanspruchnahme von Bedarfsumleitungen müssen den Landesmeldestellen, die für die Unterrichtung der Kraftfahrer durch Rundfunk eingerichtet sind, bekanntgemacht werden.

#### **Zu Zeichen 454 Umleitungswegweiser**

- I. Das Zeichen ist 333 mm hoch und einschließlich der Spitze 1250 mm lang.
- II. Das Zeichen muß mindestens an jeder Kreuzung und Einmündung im Verlauf der Umleitungsstrecke aufgestellt werden, wo Zweifel über deren weiteren Verlauf entstehen können.
- III. Häufig ist es zweckmäßig, unter dem Zeichen ein gleich großes Pfeilschild mit Ortsangabe anzubringen.
- IV. Es kann sich empfehlen, das Ende der Umleitungsstrecke durch Wegweisung kenntlich zu machen.

#### **Zu Zeichen 457 Umleitungstafel**

Das Zeichen ist 333 mm hoch und 1000 mm breit.

#### **Zu Zeichen 459 Planskizze**

Das Zeichen ist mindestens 1875 mm hoch und mindestens 1250 mm breit. Im übrigen richten sich seine Maße nach dem Inhalt.

#### **Zu den Zeichen 457 und 459**

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

#### **Zu Zeichen 460 Bedarfsumleitung**

- I. Das Zeichen ist 750 mm hoch und 500 mm breit.
- II. Mindestens Pfeile, Beschriftung und Rand sollen rückstrahlen.
- III. Für den Autobahnverkehr in nördlicher oder östlicher Richtung sind die Bedarfsumleitungen mit ungeraden Nummern und für den Autobahnverkehr in südlicher oder westlicher Richtung mit geraden Nummern zu bezeichnen. Die Nummern sollen so gewählt werden, daß sie in Fahrtrichtung zunehmen. Jedem Land stehen die Nummern 1 bis 99 zur Verfügung. Für eine sinnvolle Koordinierung sorgen die Länder.
- IV. Die Pfeile sind nach den in III und IV zu den Zeichen 209 bis 214 aufgestellten Grundsätzen auszuführen.

## V. 1. Das Zeichen ist anzubringen

- a) über dem Wegweiser „Ausfahrt“ (Zeichen 333) im Anschlußdreieck,
  - b) an der Einmündung der Anschlußstelle in das übrige Straßennetz,
  - c) vor jeder verkehrswichtigen Kreuzung oder Einmündung,
  - d) an Stellen, an denen Zweifel über die Weiterführung der Bedarfsumleitungsstrecke entstehen können,
  - e) bei der Einführung der Bedarfsumleitungsstrecke in die Autobahn.
2. Auch sonst sollte das Zeichen auf der Strecke in angemessenen Abständen wiederholt werden.
  3. Wo die umgeleiteten Verkehrsteilnehmer sich rechtzeitig einordnen müssen, ist das Zeichen durch das gleiche Zeichen mit gekrümmtem Pfeil anzukündigen.

## VI. Maßnahmen im und für den Bedarfsfall

1. Wenn eine Bedarfsumleitung (z. B. wegen eines Unfalls oder wegen Überfüllung einer Strecke) in Anspruch genommen werden soll, ist der Verkehr, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme von Absperrgeräten, durch Lichtzeichen, Verkehrszeichen oder Polizeibeamte abzuleiten. Es ist auch zu prüfen, inwieweit es notwendig ist, den auf die Autobahn zufließenden Verkehr rechtzeitig in die Bedarfsumleitungsstrecken oder andere Ausweichstrecken zu führen.
2. Wo erfahrungsgemäß häufig Ableitungen erforderlich sind, sollten folgende klappbare Schilder aufgestellt werden, die nur im Bedarfsfall aufgeklappt werden dürfen:
  - a) das Zeichen 460 außer im Anschlußdreieck auch in Höhe des Beginns der Anschlußstelle auf dem Mittelstreifen und am rechten Rand der Fahrbahn,
  - b) 800 m und 150 m vor dem Beginn der Anschlußstelle eine Planskizze (Zeichen 459), die im rechten nach oben verlaufenden schwarzen Strich das verkleinerte Zeichen 460 zeigt und auf der, wenn die fortführende Fahrbahn nicht gesperrt werden muß, sondern die Benutzung der Bedarfsumleitung nur empfohlen werden soll, statt des verkleinerten Zeichens 250 z. B. das Wort „Unfall“ oder das Wort „Stau“ steht,
  - c) für den Fall der Sperrung
    - aa) im Anschlußdreieck das Zeichen 250, erforderlichenfalls unterstützt durch Absperrschranken, über denen dieses Zeichen wiederholt wird,
    - bb) 600 m und 400 m vor dem Beginn der Anschlußstelle das Überholverbotszeichen 276 sowie die Zeichen 274 mit den Zahlen 80 beziehungsweise 60; bei schnellem Verkehr kann zusätzlich 900 m vor der Anschlußstelle das Zeichen 274 mit der Zahl 100 aufgestellt werden,
    - cc) auf der Bedarfsumleitungsstrecke die zur Ableitung des auf die Autobahn zufließenden Verkehrs erforderlichen Zeichen.

## VII. Vgl. zu den Zeichen 454 bis 466 und über die Zustimmungsbefähigung III 1 a) zu § 45 Abs. 1.

## Zu Zeichen 466 Bedarfsumleitungstafel

- I. Das Zeichen ist mindestens 1875 mm hoch und mindestens 1250 mm breit.
- II. Es ist etwa 50 bis 100 m vor der Stelle anzubringen, an der der Verkehr von der einen auf die andere Umleitungsstrecke weitergeführt werden soll.

## Zu Zeichen 469 Überleitungstafel

Die Tafel ist in der Regel 2000 mm breit und mit Entfernungsangabe 2400 mm hoch.

## Zu § 43 Verkehrseinrichtungen

## Zu Absatz 3 Nr. 2

## I. Absperrgeräte

1. Absperrschranken sollen in der Regel 0,25 m hoch sein. Ihre Oberkante soll etwa 1 m vom Boden entfernt sein, innerhalb geschlossener Ortschaften etwas weniger.
2. Leitkegel sollen mindestens 0,50 m hoch sein und unten einen Durchmesser von 0,30 m haben. Wo höhere Geschwindigkeiten gefahren werden, z. B. auf Autobahnen, müssen sie entsprechend größer sein. Ihr Gewicht muß so sein, daß sie ausreichend standfest sind.
3. Absperrbaken sollen in der Regel 1 m hoch und 0,25 m breit sein.
4. Fahrbahre Absperrtafeln sollen in der Regel 2 m breit und 2,25 m hoch und auf einem 0,50 m hohen Gestell befestigt sein.
5. Absperrgeräte mit schrägen Leitschraffen sollen so aufgestellt werden, daß die Streifen zum benutzbaren Teil der Straße hin fallen.
6. Bei spitzwinkligen Quer- und bei Längsabsperungen sind Zwischenräume zwischen den Leitkegeln bis zu 6 m und zwischen Absperrbaken bis zu 10 m zulässig.

## II. Absperrmaßnahmen sollen so getroffen werden, daß ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren. Entfallen vorübergehend die Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit unbedingt aufzuheben oder einzuschränken.

## III. Absperrungen eignen sich auch zur Verkehrsregelung bei großen Veranstaltungen, Leitkegel z. B. zur behelfsmäßigen Kennzeichnung von Umkehrstreifen.

## IV. Sicherung von Arbeitsstellen

## 1. Absperrung der ganzen Fahrbahn

- a) Muß die Fahrbahn für den Verkehr völlig gesperrt werden, so ist der Verkehr umzuleiten, soweit er nicht auf Straßen mit mehreren Fahrbahnen auf die daneben liegende Fahrbahn übergeleitet werden kann (Zeichen 469). Die Umleitung ist anzukündigen, auf Straßen mit schnellerem Verkehr 400 m vor der Ablenkstelle, auf solchen mit schnellem Verkehr beiderseits 800 m vor der Ablenkstelle, durch Zeichen 457, jeweils mit Angabe der Entfernung auf einem Zusatzschild, bei größeren Umleitungen außerdem 300 m vor der Ablenkstelle durch die Planskizze (Zeichen 459); 100 m danach ist das Zeichen 209 oder das entsprechende Zeichen „Links“ aufzustellen oder ein Vorwegweiser. Wo nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, genügt eine Ankündigung auf 200 m durch Zeichen 457 oder 459, innerhalb geschlossener Ortschaften auf eine noch wesentlich kürzere Entfernung.
- b) An der Ablenkstelle ist das Zeichen 454 aufzustellen. Es kann sich empfehlen, zusätzlich das Zeichen 211 oder das entsprechende Zeichen „Hier links“ anzubringen, insbesondere auf Straßen mit schnellerem Verkehr.
- c) Für Benutzer von Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung, auf denen nur langsam gefahren wird, bedarf es der Ankündigung der Umleitung nicht.
- d) Auch wenn sich die Arbeitsstelle erst eine Strecke hinter der Ablenkstelle befindet, ist schon an dieser auch das Zeichen 250 aufzustellen, erforderlichenfalls mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“.
- e) Die Arbeitsstelle selbst ist rechtwinklig zur Fahrbahnachse abzusperren. Dauert die Absperrung voraussichtlich mehr als 48 Stunden, so müssen Absperrschranken, Absperrbaken oder fahrbare Absperrtafeln verwendet werden; dauert sie kürzer, so können unter Umständen Leitkegel genügen. In allen Fällen sind

mindestens fünf rote Warnleuchten anzubringen; auf Straßen mit schnellem Verkehr müssen die Warnleuchten elektrisch betrieben werden.

f) Vgl. auch III 15 zu den §§ 39 bis 43.

## 2. Absperrung eines Teils der Fahrbahn

### a) Verwendung von Verkehrszeichen

aa) Verkehrszeichen zur Sicherung von Arbeitsstellen müssen rückstrahlen oder von innen oder außen beleuchtet sein. Im übrigen vgl. III 6 zu den §§ 39 bis 43.

bb) Vor Arbeitsstellen ist durch das Zeichen 123 zu warnen. Außerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, auf Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung, auf denen nur langsam gefahren wird, dieses Zeichen 200 m vor der Arbeitsstelle aufzustellen. Auf schneller befahrenen Straßen, auf Straßen mit stärkerem Verkehr und solchen mit mehr als zwei Fahrstreifen soll es dagegen schon 400 m davor aufgestellt werden und das Zeichen „Einseitig verengte Fahrbahn“ (Zeichen 121) nach 200 m folgen. Auf Straßen mit mehreren Fahrbahnen, auf denen schnell gefahren wird, muß schon auf 800 m beiderseits durch das Zeichen 123 gewarnt und diese Warnung ebenfalls beiderseits durch das Zeichen 121 dreimal jeweils im Abstand von 200 m wiederholt werden, soweit nicht Überleitungstafeln (Zeichen 469) verwendet werden. Wo die Warnung wiederholt wird, ist die Entfernung zur Arbeitsstelle an allen Gefahrzeichen auf einem Zusatzschild anzugeben.

cc) Wo an einer Arbeitsstelle das Zeichen 208 aufgestellt ist, muß durch das Zeichen 121, wo eine Lichtzeichenanlage errichtet ist, durch das Zeichen 131 gewarnt werden. Es empfiehlt sich, die Entfernung auf einem Zusatzschild anzugeben.

Durch Zeichen 208 und durch Zeichen 308 darf auch an fahrbahnverengenden Arbeitsstellen der Vorrang nur unter den Voraussetzungen von II zu Zeichen 208 geregelt werden. Der Vorrang ist derjenigen Fahrtrichtung zu geben, deren Fahrstreifen nicht gesperrt ist. Das Zeichen 208 ist links zu wiederholen.

dd) Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) können nicht nur wegen zu geringer Fahrstreifenbreite, ungünstiger Kurvenführung, z. B. bei Fahrstreifenwechsel, wegen mangelnder Übersichtlichkeit oder wegen unzureichenden Zustandes der Fahrbahndecke, sondern auch zum Schutz der Arbeitenden erforderlich werden. Wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung lediglich aus dem zuletzt genannten Grund ausgesprochen oder wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus diesem Grunde auf ein besonders geringes Maß beschränkt, so muß die Beschränkung während der Zeit, in der nicht gearbeitet wird, aufgehoben oder auf einen höheren Wert angehoben werden. Auch im übrigen ist anzustreben, daß die Baustelle während der Zeit, in der nicht gearbeitet wird, so hergerichtet wird, daß Verkehrsbeschränkungen gemildert oder aufgehoben werden können.

ee) Überholverbote für Kraftfahrzeuge aller Art (Zeichen 276) sollen vor allem erlassen werden, wenn sich wegen der Verengung der Fahrbahn das Überholen nicht verantworten läßt oder die Sicht auf den Gegenverkehr durch Geräte oder Baustellenfahrzeuge oder durch die Linienführung der Straße zu sehr eingeschränkt ist; das Verbot kann sich auch empfehlen, um so ein reibungsloses Einfädeln in die Engstel-

le zu gewährleisten. Das Zeichen ist in einem Abstand etwa gleich der halben Weglänge einer Überholung vor dem Beginn der Verbotsstrecke aufzustellen; diese Weglänge ist unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu ermitteln.

ff) Überholverbote für Lastkraftwagen usw. (Zeichen 277) empfehlen sich, wenn an der Engstelle zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen und dort die Straße über 3 % steigt oder fällt, aber auch nach dem Ende einer Engstelle mit Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art, um den anderen Fahrzeugen das Weiterkommen zu erleichtern. Gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbote für längere Strecken, sollten die entsprechenden Schilder in Abständen von höchstens 500 m wiederholt werden.

gg) Häufig wird es sich im Interesse des Verkehrsflusses empfehlen oder nach den örtlichen Gegebenheiten notwendig sein, gewissen Verkehrsarten das Befahren der Engstelle z. B. durch Zeichen 253 zu verbieten. Sie sind entsprechend IV 1 a) bis c) umzuleiten (vgl. auch hinter Zeichen 459).

### b) Verkehrsregelung durch Lichtzeichen

Lichtzeichenanlagen sollen sowohl mit der Hand als auch automatisch betrieben werden können. Sie müssen bei größeren Baustellen eine Schaltmöglichkeit besitzen, um nach beiden Seiten gleichzeitig Rot oder gelbes Blinklicht zu zeigen, und eine Vorrichtung haben, die die Phasendauer ändern läßt. Bei Handschaltung müssen beide Einfahrten in die Engstelle vom Schaltgerät aus zu übersehen sein. Die Dauer von Gelb soll drei Sekunden betragen und auch bei Handschaltung fest eingestellt sein. Im übrigen ist die sachgemäße Phasendauer in jedem Fall zuvor nach den örtlichen Gegebenheiten zu ermitteln.

### c) Art der Absperrung

aa) Eine Arbeitsstelle soll in der Regel sowohl in der Querrichtung als auch längs der Fahrbahnachse abgesperrt sein.

bb) Dauert die Absperrung voraussichtlich mehr als 48 Stunden, so müssen Absperrschranken oder Absperrbaken oder fahrbare Absperrtafeln verwendet werden; dauert sie kürzer, so können unter Umständen Leitkegel genügen.

cc) Die Querabsperzung soll dort, wo nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, in der Regel rechtwinklig zur Fahrbahnachse durch Absperrschranken, fahrbare Absperrtafeln oder Leitkegel erfolgen; dann sind mindestens drei Warnleuchten je gesperrtem Fahrstreifen anzubringen. Eine spitzwinklige Querabsperzung empfiehlt sich im Interesse des Verkehrsflusses dort, wo schneller gefahren wird. Der Winkel solcher Absperrungen muß sich nach der Fahrgeschwindigkeit richten. Zu verwenden sind bei solchen Absperrungen in der Regel Absperrbaken oder Leitkegel. Dann muß an jeder zweiten Absperrbake eine Warnleuchte angebracht oder müssen zwischen den Leitkegeln mindestens drei Warnleuchten je gesperrtem Fahrstreifen aufgestellt werden.

dd) Zur Längsabsperzung können Absperrbaken, aneinandergereihte Absperrschranken, beides zusammen oder Leitkegel verwendet werden. Zwischen Leitkegeln müssen in Abständen von etwa 12 m Absperrleuchten stehen; an Baken oder Schranken brauchen nur etwa alle 18 m Absperrleuchten angebracht zu sein.

- ee) Alle in cc) und dd) genannten Leuchten sind gelb. Sie müssen auf Straßen mit schnellem Verkehr elektrisch betrieben werden.
- ff) Wo es innerhalb geschlossener Ortschaften geboten ist, gegenüber anderen Lichtquellen eine größere Auffälligkeit zu erwirken, können ausnahmsweise Warnleuchten statt des gelben Dauerlichts Blinklicht geben.
- d) Auf Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung, auf denen nur langsam gefahren wird, genügt in der Regel bei Arbeitsstellen kleinen Umfangs, die nur tagsüber bestehen, eine Absperrung mit Leitkegeln.
- e) Die Absperrung von Gehwegen erfolgt durch quer und längs aufgestellte Absperrschranken, durch Leitkegel oder durch Absperrfahnen. Absperrschranken brauchen in der Regel nur aufgestellt zu werden, wenn die Sperrung auch nachts aufrecht erhalten werden muß. Erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) sind gelbe Warnleuchten anzubringen. Von einer Absperrung kann bei Tage abgesehen werden, wenn keine Ausschachtungen vorgenommen werden.

#### Zu Absatz 3 Nr. 3

Senkrechte Leiteinrichtungen unterstützen vor allem außerhalb geschlossener Ortschaften die Längsmarkierungen, geben Gefahrstellen, die durch Einschränkungen des Verkehrsraums oder durch Änderungen des Straßenverlaufs hervorgerufen werden, nach Lage, Ausdehnung und Umriß an und helfen das Abkommen von Fahrzeugen von der Fahrbahn zu verhüten.

Als Leiteinrichtungen dienen vor allem Leitpfosten, Leittafeln und Leitmale.

1. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten auf Straßen mit stärkerem und schnellerem Verkehr zur Kenntlichmachung des Verlaufs der Straße Leitpfosten aufgestellt werden, jedenfalls auf solchen Teilstrecken, wo häufig Änderungen des Straßenquerschnitts und des Straßenverlaufs auftreten.
2. Leittafeln und Leitmale sind schraffiert. Sie sind rot-weiß und müssen rückstrahlen. Schräge Leitschraffen werden angebracht bei Hindernissen auf oder neben der Fahrbahn. Die Streifen fallen nach der Seite, auf der an dem Hindernis vorbeizufahren ist. Senkrechte Leitschraffen werden angebracht bei Hindernissen über der Fahrbahn, liegende Leitschraffen bei Hindernissen am Boden.
  - a) Leittafeln werden aufgestellt, wenn an Hindernissen nicht unmittelbar Leitmale angebracht werden können oder zur Verdeutlichung von Einengungen oder Richtungsänderungen der Fahrbahn. Als Leittafeln können verwendet werden Absperrbaken vorzugsweise vor Bauwerkskanten, Brückenpfeilern, Masten und zur Verdeutlichung von Engstellen und Kurven, Leitplanken vorzugsweise vor oder an Leuchtsäulen, Verkehrsschilderpfosten, Inselfspitzen, Leitschranken vor allem vor Zäunen und Mauern sowie zur Kenntlichmachung des Endes von Fahrstreifen, Seitenstreifen und sehr engen Kurven, Richtungstafeln zur Verdeutlichung des Verlaufs einer Kurve (vgl. III und IV zu den Zeichen 103 und 105).
  - b) Leitmale werden angebracht an Hindernissen, wie Widerlagern und Pfeilern bei Überführungen, Brüstungsmauern, Geländern an engen Brücken im Bereich von Kurven, vorspringenden Ecken von Bordsteinen, Gebäuden, Felsen und Durchfahrten. Bäume können mit nur weißen Leitmalen erkennbar gemacht werden.

#### Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit

##### Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle

- I. Die Bekämpfung der Verkehrsunfälle setzt eine möglichst genaue Kenntnis aller mitwirkenden Ursachen voraus. Für allgemeine Maßnahmen sind die Unfallstatistiken unentbehrlich. Diese bedürfen aber der Ergänzung durch die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle, weil nur so die Verwaltungsbehörden Unterlagen für die Behebung örtlicher Gefahrenquellen erhalten. Diese Erhebungen dienen

vor allem dem Ziel, zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese gerade dort zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen als angezeigt erscheinen, um erkannte Unfallquellen zu beseitigen.

- II. Das Ergebnis der örtlichen Untersuchungen dient der Polizei als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz, den Verkehrsbehörden für verkehrsregelnde und den Straßenbaubehörden für straßenbauliche Maßnahmen.
- III. Dazu bedarf es der Anlegung von Unfallsteckkarten, wobei es sich empfiehlt, bestimmte Arten von Unfällen in besonderer Weise, etwa durch die Verwendung verschiedenfarbiger Nadeln, zu kennzeichnen. Außerdem sind Unfallblattsammlungen zu führen oder Unfallstraßenkarteien anzulegen. Für Straßenstellen mit besonders vielen Unfällen oder mit Häufungen gleichartiger Unfälle sind Kollisionsdiagramme zu fertigen. Diese Unterlagen sind sorgfältig auszuwerten; vor allem Vorfahrtunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit kreuzenden Fußgängern und Unfälle infolge Verlustes der Fahrzeugkontrolle weisen häufig darauf hin, daß die bauliche Beschaffenheit der Straße mangelhaft oder die Verkehrsregelung unzulänglich ist.
- IV. Welche Behörde diese Unterlagen zu führen und auszuwerten hat, richtet sich nach Landesrecht. Jedenfalls bedarf es engster Mitwirkung auch der übrigen beteiligten Behörden.
- V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, daß sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, so ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.

#### Zu Absatz 1

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

#### Zu Absatz 2

##### Aufgaben der Polizei

1. 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.
 

An Unfallstellen ist dabei, wenn möglich, das Zeichen 101 mit dem Zusatzschild „Unfall“ zu verwenden. Auch am Tage ist zur rechtzeitigen Warnung des übrigen Verkehrs am Polizeifahrzeug das blaue Blinklicht einzuschalten. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind darüber hinaus zur rückwärtigen Sicherung besondere Sicherungsleuchten zu verwenden. Nicht rückstrahlende Vorschriftzeichen sind erforderlichenfalls (§ 17 Abs. 1) durch Handweitleuchten oder ähnliche Lichtquellen anzustrahlen.
2. Vorheriger Anhörung der Straßenverkehrsbehörde oder der Straßenbaubehörde bedarf es in den Fällen der Nummer 1 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, das haben die zuständigen Behörden im Einzelfall zu entscheiden.

#### Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

##### Zu Absatz 1

- I. Vor jeder Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Wenn auch andere Behör-



den zu hören sind, ist dies bei den einzelnen Zeichen gesagt.

- II. Vor jeder Entscheidung sind erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen festzulegen.

- III. 1. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anbringung und Entfernung folgender Verkehrszeichen:

- a) auf allen Straßen der Zeichen 201, 269, 275, 279, 290, 292, 330, 331, 334, 336, 380, 460 sowie des Zusatzschildes „abknickende Vorfahrt“ (hinter Zeichen 306),
- b) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen:  
des Zeichens 250, auch mit auf bestimmte Verkehrsarten beschränkenden Sinnbildern, wie Zeichen 251 oder 253, sowie der Zeichen 262 und 263,
- c) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen sowie auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften:  
der Zeichen 276, 277, 280, 281, 295 als Fahrstreifenbegrenzung und 296,
- d) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen:  
der Zeichen 209 bis 214, 274 und 278,
- e) auf Bundesstraßen:  
des Zeichens 274 samt dem Zeichen 278 dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird.

2. Die obersten Landesbehörden sollten jedenfalls für Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, die in Nummer 1 Buchst. b) bis e) nicht aufgeführt sind, entsprechende Anweisungen geben.

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.

- 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 Zusatzschildes „Nebenstrecke“.

- V. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Nachtruhe in Wohngebieten.

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

- VII. Unter Landschaftsgebieten, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, sind z. B. Naturparks zu verstehen.

#### Zu Absatz 2

#### Zu Satz 1

- 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.

#### 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.

2. Für Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße außer wegen Frost- oder Hitzegefährdung erlassen hat, gilt 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.

3. Als vorbeugende Maßnahmen kommen in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) und beschränkte Verkehrsverbote (z. B. Zeichen 262) in Betracht. Das Zeichen 274 ist in angemessenen Abständen zu wiederholen. Die Umleitung der betroffenen Fahrzeuge ist auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr in der Regel 400 m vor dieser durch einen Vorwegweiser, je mit einem Zusatzschild, das die Entfernung, und einem zweiten, das die betroffenen Fahrzeugarten angibt, anzukündigen. Auf Straßen, auf denen nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, genügt der Vorwegweiser; auf Straßen von geringerer Verkehrsbedeutung entfällt auch er.

4. Für frostgefährdete Straßen stellt die Straßenbaubehörde alljährlich frühzeitig im Zusammenwirken mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei einen Verkehrszeichenplan auf. Dabei sind auch Vertreter der betroffenen Straßenbenutzer zu hören. Auch die technischen Maßnahmen zur Durchführung sind rechtzeitig vorzubereiten. Die Straßenbaubehörde bestimmt bei eintretender Frostgefahr möglichst drei Tage zuvor den Tag des Beginns und der Beendigung dieser Maßnahmen, sorgt für rechtzeitige Beschilderung, teilt die Daten der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei mit und unterrichtet die Öffentlichkeit (vgl. dazu IV zu den Zeichen 454 bis 466).

#### Zu Satz 3

- I. Dazu müssen die Bahnunternehmen die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei hören. Das gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsverfahren vorausgegangen ist.

- II. Für Übergänge anderer Schienenbahnen vgl. IX zu Zeichen 201.

#### Zu Absatz 3

- Zu den Verkehrszeichen gehören nicht bloß die in der StVO genannten, sondern auch die nach III 1 zu den §§ 39 bis 43 vom Bundesminister für Verkehr zugelassenen Verkehrsschilder.

#### Zu Satz 1

- I. Vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung sind die Straßenbaubehörden und die Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige. Ist nach § 5 b StVG ein Dritter Kostenträger, so soll auch er gehört werden.

- II. Bei welchen Verkehrsschildern die Zustimmung nicht übergeordneter anderer Behörden und sonstiger Beteiligten einzuholen ist, wird bei den einzelnen Verkehrszeichen gesagt.

- III. 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 Leittafeln, Leittafeln oder durch Leitplanken 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.



2. a) Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch der 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 die Deutsche Bundesbahn deren Betriebsämter — für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.
- b) Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.
- 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.

**Zu Satz 3**

Die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei sind unverzüglich zu benachrichtigen.

**Zu Absatz 5**

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**

- I. Soweit die Straßenbaubehörde zuständig ist, ordnet sie die erforderlichen Maßnahmen an, im übrigen die Straßenverkehrsbehörde. Vor jeder Anordnung solcher Maßnahmen ist die Polizei zu hören.
- 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.
- III. Die Straßenbaubehörden prüfen die für Straßenbauarbeiten von Bauunternehmen vorgelegten Verkehrszeichenpläne. Die Prüfung solcher Pläne für andere Arbeiten im Straßenraum obliegt der Straßenverkehrsbehörde, die dabei die Straßenbaubehörde, gegebenenfalls die Polizei zu beteiligen hat.
- 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,
  2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht oder
  3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.

**Zu Absatz 7**

- I. Die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden ist entbehrlich, wenn ein Planfeststellungsverfahren nach dem Telegraphenwegegesetz vorausgegangen ist.
- II. 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.
- III. Notmaßnahmen sind z. B. die Beseitigung von Wasserrohrbrüchen und von Kabelschäden.

**Zu Absatz 8**

Die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle ist erforderlich. VI zu Abs. 1 gilt auch hier.

## **Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis**

### **Allgemeines über Ausnahmegenehmigungen**

- 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.
- 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.
- III. Die straßenrechtlichen Vorschriften über Sondernutzungen sind zu beachten.
- IV. Hat der Inhaber einer Ausnahmegenehmigung die Nichtbeachtung von Bedingungen und Auflagen zu vertreten, so soll ihm grundsätzlich keine neue Ausnahmegenehmigung erteilt werden.
- V. Vor der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sollen die beteiligten Behörden gehört werden, wenn dies bei dem Zweck oder dem Geltungsbereich der Ausnahmegenehmigung geboten ist.
- VI. Dauerausnahmegenehmigungen sind auf höchstens ein Jahr zu befristen. Sie dürfen nur widerruflich erteilt werden.

**Zu Absatz 1****Zu Nummer 1**

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

**Zu Nummer 4**

Die betroffenen Anlieger sind zu hören.

**Zu Nummer 5****I. Voraussetzungen der Ausnahmegenehmigung**

1. Die Ladung muß unteilbar sein (vgl. IV 1 a zu § 29 Abs. 3).
2. IV 1 b) und c) zu § 29 Abs. 3 gelten uneingeschränkt auch hier.
3. Die Beschaffung eines Spezialfahrzeugs für die Beförderung muß unmöglich oder unzumutbar sein.
4. Die Ladung darf nach vorn nicht über 1 m hinausragen.

**II. Das Verfahren**

1. An den Nachweis der Voraussetzungen der Genehmigung sind strenge Anforderungen zu stellen. Auch ist in jedem Fall zu ermitteln, welche Bedingungen oder Auflagen erforderlich und welche Hinweise im Einzelfall zu geben sind. Über das Verlangen von Sachverständigengutachten vgl. § 46 Abs. 3 Satz 2.
2. Handelt es sich um eine Beförderung über eine Straßenstrecke von mehr als 100 km und sind Fahrzeug und Ladung zusammen über 22 m lang, über 2,75 m breit oder über 4 m hoch oder ragt die Ladung mehr als 2 m nach hinten oder mehr als 3 m über die letzte Achse hinaus, so sind auch die in V 4 a) bis c) zu § 29 Abs. 3 genannten Bescheinigungen und Nachweise zu verlangen.
3. Jedenfalls dann, wenn die in Nummer 2 genannten Lademaße überschritten werden, sind die in V 2 und 3 zu § 29 Abs. 3 genannten Behörden zu hören.
4. Führt die Fahrt über einen Bahnübergang, so ist das Bahnunternehmen — für die Bundesbahn deren Betriebsamt — zu hören, ebenso, wenn der Übergang eine elektrische Fahrleitung hat und das Fahrzeug und Ladung zusammen höher als 4,60 m sind.

**III. Der Inhalt des Genehmigungsbescheids**

1. Es ist genau festzulegen, wie weit die gesetzlichen Lademaße überschritten werden dürfen.

2. Der Fahrtweg ist in der Regel festzulegen. Dabei ist vor allem bei überhoher Ladung darauf zu achten, daß Unterführungen sicher durchfahren werden können und der erforderliche Sicherheitsabstand zu den Oberleitungen eingehalten werden kann, bei überlanger Ladung vor allem darauf, daß notwendiges Abbiegen gefahrlos möglich ist.
3. Wenn es geboten ist, muß auch die Fahrzeit vorgeschrieben werden. Jedenfalls ist in der Regel, wenn Fahrzeug und Ladung zusammen die in II 2 genannten Maße überschreiten, die Benutzung der in VI 2 zu § 29 Abs. 3 genannten Straßen zu den dort genannten Zeiten zu verbieten.
4. Erforderlichenfalls ist für den ganzen Fahrtweg oder für bestimmte Fahrstrecken die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken.
5. Erforderlichenfalls ist vorzuschreiben, daß sich solche Fahrzeuge wie Fahrzeuge mit Anhänger nach § 4 Abs. 2 und § 19 Abs. 3 zu verhalten haben.
6. Erforderlichenfalls ist vorzuschreiben, daß die Fahrt bei erheblicher Sichtbehinderung durch Nebel, Schneefall oder Regen oder bei Glatteis zu unterbrechen und das Fahrzeug möglichst außerhalb der Fahrbahn abzustellen und zu sichern ist. Dasselbe gilt bei Dunkelheit, soweit nicht eine Nachtfahrt vorgeschrieben ist.
7. a) Ragt die Ladung mehr als 50 cm nach vorn hinaus, so ist die Auflage zu erteilen, die Ladung durch eine rot-weiß gestreifte Schutzvorrichtung zu sichern. Soweit möglich, ist dazu ein mindestens 50 cm langer Stahltopf über das vordere Ende der Ladung zu stülpen und so zu befestigen, daß die Ladung nicht nach vorn verrutschen kann.
- b) Ragt die Ladung nach hinten hinaus, dann sind folgende Auflagen zu erteilen:
  - aa) Die Ladung, insbesondere deren hintere Enden, sind durch Spannketten oder sonstige Vorrichtungen ausreichend zu sichern.
  - bb) Es darf nur abgehoben werden, wenn das wegen des Ausschwenkens der Ladung ohne Gefährdung insbesondere des nachfolgenden oder des Gegenverkehrs möglich ist.
  - cc) Besteht die Gefahr, daß die Ladung auf der Fahrbahn schleift, so ist ein Nachläufer vorzuschreiben. Er muß automatisch gelenkt werden, wenn Fahrzeug und Ladung zusammen über 24 m lang sind oder der Kurvenlauf erheblich von den Vorschriften des § 32 Abs. 2 StVZO abweicht. Ist sonst ein lenkbarer Nachläufer notwendig, so hat ihn ein Beifahrer zu bedienen. Dieser muß gute Sicht nach vorn haben und sich mit dem Fahrzeugführer verständigen können.
8. Es kann geboten sein, auch sonst einen Beifahrer oder weiteres Begleitpersonal vorzuschreiben. Polizeibegleitung sollte in der Regel nur angeordnet werden, wenn wegen besonderer Umstände (z. B. schwierige Straßen- oder Verkehrsverhältnisse, außergewöhnlich umfangreiches Beförderungsgut) verkehrsregelnde Maßnahmen unumgänglich sind.
9. Werden nach II 3 andere Behörden nicht gehört und ist ein bestimmter Fahrtweg nicht vorgeschrieben, so ist dem Antragsteller die Auflage zu erteilen, vor der Durchführung der Beförderung zu prüfen, ob der beabsichtigte Fahrtweg für die Beförderung geeignet ist; darüber kann der Antragsteller die Straßenbaubehörde befragen.
10. Hinweise auf die für diese Verkehrsart wichtigen Verkehrsvorschriften, insbesondere die Beleuchtungsvorschriften, sind in dem Bescheid zu geben.

#### IV. Dauerausnahmegenehmigungen

1. VII 2 zu § 29 Abs. 3 gilt auch hier.
2. Eine Dauerausnahmegenehmigung sollte in der Regel nicht erteilt werden, wenn

- a) Fahrzeug und Ladung zusammen länger als 24 m, breiter als 3 m oder höher als 4 m sind oder die Ladung mehr als 3 m nach hinten oder mehr als 4 m über die letzte Achse hinausragt oder
  - b) der Fahrtweg länger als 150 km ist.
3. Vor der Erteilung sind die in V 2 und 3 zu § 29 Abs. 3 genannten Behörden stets zu hören.
  4. Statt eines bestimmten Fahrtweges können dem Antragsteller auch mehrere zur Verfügung gestellt werden. In die Dauerausnahmegenehmigung ist die Auflage aufzunehmen, daß der Antragsteller vor der Durchführung der Beförderungen zu prüfen hat, ob der beabsichtigte Fahrtweg für die Beförderung geeignet ist.

#### Zu Nummer 6

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

#### Zu Nummer 7

##### I. Voraussetzung der Genehmigung

1. Eine Einzelgenehmigung darf nur unter folgenden Voraussetzungen erteilt werden:
  - 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,
  - b) für Güter, zu deren Beförderung keine Fahrzeuge bis zu 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht sind,
  - 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,
  - d) für Kraftfahrzeuge, die eine Mindestmotorleistung von 8 PS je Tonne des zulässigen Gesamtgewichts des Kraftfahrzeugs und der jeweiligen Anhängelast erreichen,
  - e) für grenzüberschreitenden Verkehr, wenn die deutschen und ausländischen Grenzzollstellen zur Zeit der voraussichtlichen Ankunft an der Grenze Lastkraftwagenladungen abfertigen können.
2. Eine Dauerausnahmegenehmigung darf nur erteilt werden, wenn außerdem die Notwendigkeit regelmäßiger Beförderung feststeht.

##### II. Das Verfahren

1. Vom Antragsteller sind folgende Unterlagen zu verlangen:
  - a) Fracht- und Begleitpapiere,
  - 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,
  - c) für grenzüberschreitenden Verkehr ein Nachweis über die Abfertigungszeiten der Grenzzollstelle für Ladungen auf Lastkraftwagen,
  - d) Kraftfahrzeug- und Anhängerschein. Für ausländische Kraftfahrzeuge, in deren Zulassungspapieren zulässiges Gesamtgewicht und Motorleistung nicht eingetragen sind, ist eine entsprechende amtliche Bescheinigung erforderlich.
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.
3. Dauerausnahmegenehmigungen sind in Durchschrift der vorgesetzten Behörde vorzulegen.

**III. Inhalt der Genehmigung**

Für den Genehmigungsbescheid ist ein Formblatt zu verwenden, das der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntgibt.

1. Der Beförderungsweg braucht nur festgelegt zu werden, wenn das aus verkehrlichen Gründen geboten ist.
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.
3. Dem Antragsteller kann es überlassen werden, die Fahrt mit einem bestimmten Fahrzeug oder mit einem von mehreren bestimmten Fahrzeugen seiner Wahl, die die Voraussetzung nach I 1 d) erfüllen, durchzuführen.
4. Die für die Beförderung zugelassenen Güter sind einzeln und genau aufzuführen.
5. Dauerausnahmegenehmigungen dürfen außer für Milchbeförderung höchstens auf sechs Monate erteilt werden.
6. Durch entsprechende Auflagen ist sicherzustellen, daß Autobahnen an den Oster- und Pfingstfeiertagen sowie an Sonn- und Feiertagen vom 15. Juni bis 15. September jeden Jahres nur in der Zeit von 0.00 bis 8.00 Uhr benutzt werden dürfen. Das gilt nicht für die Autobahnen im Land Berlin.

**Zu Nummer 9**

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

**Zu Nummer 10**

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 Absatz 2**

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**

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

**Zu § 47 Örtliche Zuständigkeit****Zu Absatz 1 und Absatz 2 Nr. 1**

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

**Zu § 48 Verkehrsunterricht**

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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 umzuladen.

**Zu § 53 Inkrafttreten****Zu Absatz 3**

- I. Die bis zum 1. Januar 1973 zugelassene Verwendung von Verkehrszeichen nach früherem Recht ist nur zur Ausführung von Anordnungen statthaft, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung erlassen wurden. Sonst sind stets die neuen Verkehrszeichen nach dieser Verordnung anzuordnen und aufzustellen.

**II. Übergangsfristen für Vorschriften Vwv - StVO**

1. Folgende Schilder dürfen bis 1. März 1976 die bisherigen Abmessungen haben: Zeichen 308, 314, 315, 333, 354 bis 363, 438, 442, 450 und 459.
2. Dasselbe gilt für folgende Markierungen: Fußgänger- und Radfahrerfurten (III 1 zu § 25 Abs. 3, VI 1 zu Zeichen 237), Leitlinien in den Fällen I 2 zu Zeichen 295 zu Buchst. a) und II zu Zeichen 340 sowie Grenzmarkierungen für Parkverbote (I zu Zeichen 299).
3. Dasselbe gilt auch für die Schriftgröße in den Zeichen 332, 333, 440, 448, 449 und 453.
4. Für dieselbe Zeit dürfen die Pfosten und Rahmen von Ortstafeln und Wegweisern gelb sein.
5. Bis spätestens 1. März 1972 müssen die Zeichen 201 und 350 voll rückstrahlen. Bis spätestens 1. März 1973 müssen die Zeichen 205 in den Fällen II zu Zeichen 205 entweder rückstrahlen oder beleuchtet sein. Bis dahin müssen die Zeichen 209 bis 214 in den Fällen VI zu Zeichen 209 und 214 auch bei Tag von innen beleuchtet sein.
6. Lichtzeichen müssen erst vom 1. März 1973 an den Vorschriften nach X 8 zu § 37 Abs. 2 Nr. 1 und 2 und I und II zu § 37 Abs. 2 Nr. 5 entsprechen.
7. Die Stärke der Pfeilstiche in Vorwegweisern muß ab 1. März 1973 den Vorschriften nach VI Satz 1 bis 3 zu Zeichen 438 entsprechen.
8. Die Vorwegweiser auf Autobahnen in Schilderbrücken müssen erst ab 1. März 1975 den Vorschriften nach III zu Zeichen 449 entsprechen.
9. Die in I Satz 1 und II Satz 1 zu § 7, VI zu Zeichen 237 und I zu Zeichen 295 vorgeschriebenen Markierungen müssen spätestens am 1. März 1973 angebracht sein.
10. Die Sicherung von Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang muß spätestens am 1. März 1972 den Vorschriften nach VII 2 bis 5 zu Zeichen 201 entsprechen.
11. Die Vorschriften nach II 4 b) und c) zu den Zeichen 306 und 307 über die Sicherung von Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt sind bis spätestens 1. März 1973 auszuführen.
12. Die in IV 6 Satz 2 zu § 26 vorgeschriebenen Abschränkungen müssen bis spätestens 1. März 1973 angebracht sein.

Bonn, den 16. November 1970

Der Bundesminister für Verkehr

## Begründung zur Straßenverkehrsordnung

### I. Entstehungsgeschichte

Am 23. Mai 1957 hatte die 4. Gemeinsame Straßenverkehrssicherheitskonferenz des Bundes und der Länder beschlossen:

4. Die Konferenz betont erneut die Notwendigkeit, die Straßenverkehrsvorschriften volkstümlicher und ihre Anwendung einfacher und wirkungsvoller zu gestalten. Sie hält es für erforderlich, diese Vorschriften soweit wie möglich von Einzelbestimmungen zu entlasten und im wesentlichen auf allgemein gültige Grundregeln zu beschränken. Der Straßenverkehrssicherheitsausschuß wird beauftragt, Vorschläge zur Vereinfachung des Straßenverkehrsrechts auszuarbeiten.

Der Straßenverkehrssicherheitsausschuß bildete darauf eine Siebenerkommission. In ihr waren das Bundesverkehrsministerium und sechs Länder vertreten, je zwei durch ihre Verkehrsressorts, Innenverwaltungen (eine davon durch einen Polizeifachmann) und Justizverwaltungen. Nachdem die Kommission ihre Arbeiten bereits aufgenommen hatte, wurden amtliche und private Untersuchungen veröffentlicht, deren Ergebnisse sich dahin zusammenfassen lassen: Verkehrsunfälle werden überwiegend durch menschliches Versagen verursacht. Dieses Versagen besteht wesentlich in vermeidbaren Verstößen gegen wenige Grundregeln des Verkehrsrechts.

Unter dem Eindruck dieser Ergebnisse, auf die ausdrücklich Bezug genommen wurde, faßte die 6. Gemeinsame Straßenverkehrssicherheitskonferenz am 4. Mai 1961 folgende, die des Jahres 1957 modifizierende Entschlie-ßung:

„Die Konferenz hält es für notwendig, daß Verstöße gegen die Verkehrsregeln, die erfahrungsgemäß häufig zu Verkehrsunfällen führen, besonders nachdrücklich bekämpft werden. Zu diesem Zwecke sollte bei der Neufassung und Vereinfachung der StVO, an der zur Zeit gearbeitet wird, darauf geachtet werden, daß die Verkehrsregeln, deren Verletzung gefährlich ist, klar und genügend bestimmt gefaßt werden.“

Damit war der Kommission der Auftrag erteilt, eine StVO zu erarbeiten, die dem Verkehrsteilnehmer mit Gewinn in die Hand gegeben werden kann und aus der er ohne weiteres ablesen kann, wie er sich im öffentlichen Straßenverkehr, insbesondere bei gefährlichen Verkehrsvorgängen zu verhalten hat. Die Kommission, die auch die drei großen Automobilverbände zu Rate gezogen hatte, legte 1962 das Ergebnis ihrer Arbeit samt Begründung vor (veröffentlicht in DAR 1963 S. 29 ff.). Die Reaktion der Öffentlichkeit war lebhaft; zahlreiche interessierte Verbände und Organisationen, Ressorts des Bundes und der Länder äußerten sich. Maßgebende Vertreter der Rechtswissenschaft und der modernen Wissenschaften der Verkehrspsychologie, der Verkehrssoziologie und vor allem der besonders fruchtbaren Verkehrstechnik, die Presse und Einzelpersonen gaben Anregungen. Die Gesellschaft für Deutsche Sprache bezeichnete den Vorentwurf als gut lesbar und leicht verständlich. Seit Anfang 1963 wurden der Vorentwurf und alle Anregungen, die auch später eingingen, mit den für Verkehr und Inneres zuständigen Länderreferenten laufend beraten. Diesen Sitzungen wohnten seit Jahren regelmäßig auch bewährte Verkehrsingenieure bei.

Die Beratungen verdichteten sich zu mehreren Referentenentwürfen, von denen der sog. Bad Gandersheimer (1. Juni 1966) und der sog. Würzburger (1. Mai 1968) besondere Erwähnung verdienen.

Die jahrelange Dauer dieser Beratungen hatte folgende Gründe: Zunächst mußte der Bericht der Sachverständigenkommission vom 24. August 1964 nach dem Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden berücksichtigt werden. Im Dezember 1964 wurde vom Ministerrat der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) der letzte Teil der sogenannten CEMT-Regeln (vgl. VkB1 1965 S. 142 ff.) verabschiedet. Sie wurden in der Folge in den

Entwurf eingearbeitet. Darauf wurde der auf diese Weise fortentwickelte Vorentwurf mit Begründung erneut den beteiligten Verbänden zur Stellungnahme und zugleich dem Bundesminister der Justiz zur Einleitung der rechtsförmlichen Prüfung übersandt. Mit den Verbänden, die zu dem Entwurf Stellung genommen hatten, wurde 1965 tagelang beraten, wobei im wesentlichen Übereinstimmung erzielt wurde.

Inzwischen waren Bestrebungen in Gang gekommen, das reformbedürftige weltweite Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 und das Protokoll über Straßenverkehrszeichen vom gleichen Tag durch neue Vereinbarungen zu ersetzen. Die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) legte im Jahre 1965 die Entwürfe eines Weltabkommens über den Straßenverkehr und eines solchen über Straßenverkehrszeichen vor. Die Beratungen dieser Entwürfe wurden auf internationaler Ebene im Jahre 1967 abgeschlossen. Am 8. November 1968 endete die Wiener Weltkonferenz mit der Unterzeichnung je eines Weltabkommens über Straßenverkehr und über Verkehrszeichen.

Noch immer war es aber verfrüht, den Entwurf dem Bundesrat vorzulegen. Denn es standen noch aus die Europäischen Zusatzvereinbarungen zu den beiden Wiener Weltabkommen. Sie nun lagen, in Genf in erster Lesung verabschiedet, im November 1969 vor. Ihr sachlicher Inhalt wurde, soweit noch nötig, in den Entwurf eingearbeitet. Die endgültige Verabschiedung der Europäischen Zusatzvereinbarungen fand im Mai 1970 statt.

Im März 1970 stellte der Bundesminister für Verkehr den Entwurf einer neuen StVO der Öffentlichkeit vor, zugleich dem mit Fragen des Verkehrs besonders befaßten Ausschuß des Deutschen Bundestages sowie den überaus zahlreichen interessierten Verbänden. Der Entwurf fand ein ungewöhnlich großes Interesse; im Laufe der darauf folgenden Wochen wurden, überwiegend aus der Bevölkerung, mehr als 5500 Stücke des Entwurfs angefordert. Diese Erörterung des Entwurfs auf breiter Grundlage erwies sich als nützlich; zahlreichen Anregungen wurde im Verlaufe der weiteren Beratungen stattgegeben.

Zugleich mit dem Entwurf der StVO wurde der Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift ausgearbeitet. Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift wird den Verkehrsbehörden vor allem die wertvollen Erkenntnisse der modernen Verkehrswissenschaft darüber vermitteln, wie Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Markierungen zweckmäßig zur Unterstützung des Verkehrsteilnehmers zu verwenden und mit baulichen Maßnahmen abzustimmen sind.

### II. Leitgedanken

#### 1. Der Gegenstand

Die Dringlichkeit der Vorlage liegt auf der Hand. Jahr um Jahr fordert der Straßenverkehr, abgesehen von Milliardenverlusten an wirtschaftlichen Gütern, Hunderttausende von Verletzten und eine unerträglich hohe Zahl von Toten. Diesem alarmierenden Geschehen muß Einhalt getan werden. Wo der Hebel anzusetzen ist, zeigt die tägliche Erfahrung; Verkehrsunfälle werden überwiegend durch menschliches Versagen verursacht. Die allgemeine Verkehrsgesittung muß also gehoben werden. Daß die Gefahren des modernen Verkehrs zu steter Vorsicht zwingen, muß Allgemeingut werden. Das gilt in gleicher Weise für die schwächsten Verkehrsglieder, die Fußgänger und die Radfahrer, wie für den motorisierten Verkehr. Gründliche Untersuchungen haben ergeben, daß das menschliche Versagen des Kraftfahrers wesentlich in vermeidbaren Verstößen gegen wenige Hauptregeln des Verkehrsrechts besteht. Es wird im Durchschnitt etwas zu schnell gefahren; daß ausreichender Abstand vom Vordermann zu halten ist, scheint sogar weithin unbekannt; es wird in bedenklichem Umfang unvorsichtig, häufig dazu unnütz überholt; Abbiegemanöver werden oft ohne Empfinden für deren Gefährlichkeit ausgeführt; sogar fast selbstverständlich scheinende Regeln, wie möglichst weit rechts zu fahren oder die Vorfahrt anderer zu achten, werden nicht genügend

ernst genommen. Die Aufzählung der sogenannten unfallträchtigen Verstöße wäre unvollständig, wenn nicht darauf hingewiesen würde, daß sich auch beim Nebeneinanderfahren im dichten Verkehr schon bedenkliche, recht gefährliche Auswüchse zeigen. Die Bekämpfung dieser Gefahren muß also den Schwerpunkt der zu ergreifenden Maßnahmen bilden.

Es bedarf umfassender Verkehrserziehung und Verkehrsüberwachung; die Allgemeine Verwaltungsvorschrift wird dazu die gebotenen Anweisungen geben. Grundlage und Voraussetzung des Erfolgs dieser Maßnahmen aber ist eine brauchbare StVO. Solange man dem Verkehrserzieher nicht klarmacht, vor welchen Gefahren und vor welchen Fehlleistungen er vordringlich warnen muß, solange man dem Verkehrspolizisten nicht sagt, worauf er vor allem sein Augenmerk zu richten hat, und solange der Verkehrsteilnehmer selbst seine Pflichten buchstäblich nur vom Hörensagen kennt, ist an einen grundlegenden Wandel nicht zu denken.

Bei der sehr stark gewordenen internationalen Verflechtung des Straßenverkehrs (im Jahre 1969 fanden mehr als 80 Millionen Grenzübertritte mit Kraftfahrzeugen über unsere Grenzen statt) ist Voraussetzung für eine Gewöhnung an Verkehrsregeln deren internationale Vereinheitlichung, mindestens innerhalb Europas. Deshalb ist eins der Ziele dieser neuen StVO, zur internationalen Vereinheitlichung der Verhaltensvorschriften und der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen beizutragen.

## 2. Der Inhalt

### a) Unfallträchtige Verstöße

Dem Verkehrstod gilt es zu begegnen. Die wenigen Hauptregeln, deren Verletzung die Überzahl der Unfälle herbeiführt, sind bereits oben erwähnt. Sie müssen klar herausgestellt werden. Erst wenn man dem Verkehrsteilnehmer im einzelnen sagt, wie er sich in solchen Verkehrslagen und bei solchen Fahrmanövern zu verhalten hat und worauf er dabei zu achten hat, entbindet man ihn von gefährlichem „Problemfahren“; erst solche Konkretisierung schafft auch die notwendige Grundlage für die dringend notwendige, nachdrückliche Bekämpfung dieser unfallträchtigen Verkehrsverstöße, schon ehe etwas „passiert“ ist.

So muß, um ein Beispiel zu geben, dem Kraftfahrzeugführer in der StVO gesagt werden, daß es in jedem Fall in hohem Maße verantwortungslos ist, das Überholen in der Hoffnung zu „probieren“, es werde schon niemand entgegenkommen, daß an ein Überholen vielmehr nur zu denken ist, wenn er übersehen kann, daß auch nur eine Behinderung möglichen Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Man muß auch ausdrücklich erwähnen, daß das Überholen verboten ist, wenn die Verkehrssituation irgendwie nicht völlig geklärt ist; der Fahrzeugführer wird so darauf hingewiesen, daß er zuvor den Vordermann beobachten muß, ob nicht dieser seinerseits überholen will oder einem Hindernis ausweichen muß, und daß er zu prüfen hat, ob nicht dritte Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Querverkehr, durch das Vorhaben gefährdet würden. Man muß ihn natürlich darüber belehren, daß er nunmehr seine Überholabsicht unter gewissen Voraussetzungen anzukündigen hat. Man muß ihm auch sagen, daß er sich alsbald wieder einzuordnen hat und den Überholstreifen nicht über Gebühr benutzen darf, daß er aber zum anderen den Überholten beim Wiedereinordnen nicht „schneiden“ darf. All das steht in § 5 der Verordnung. Erst so wird dem Verkehrsteilnehmer die besondere Gefährlichkeit jeden Überholens klargemacht und ihm eingeschärft, was der Schweizer Spruch sagt: „Überholen? Im Zweifel nie!“. Erst so ist auch der Fahrerlehrer, der bislang (§ 10 StVO) nur auf das viel zu enge Verbot des Überholens an unübersichtlichen Stellen hinweisen und im übrigen das skizzierte Verhalten nur empfehlen konnte, instand gesetzt, es seinen Schülern unter Berufung auf die Autorität des Gesetzes Punkt für Punkt einzuprä-

gen. Erst so kann auch die Verkehrsüberwachung mahnend oder warnend eingreifen, ohne dem häufig sogar durchschlagenden Einwand zu begegnen, daß man durch das noch so kühne, aber sachgerecht durchgeführte Überholmanöver doch niemanden auch nur behindert habe. Uneinsichtige müssen dafür auch zur Verantwortung gezogen werden können.

Solche Ausführlichkeit ist für unfallträchtige Fahrmanöver und Verkehrslagen aus rechtsstaatlichen Gründen erwünscht und findet sich auch im weltweiten Abkommen. Dazu kommt, daß der bisherige § 1 sich für eine nachdrückliche Bekämpfung unfallträchtigen Verhaltens nicht eignet. Zunächst kann mit seiner Hilfe nur dann eingeschritten werden, wenn einer der dort verpönten Erfolge bereits eingetreten war. Das aber genügt gerade nicht. Es muß schon dann eingeschritten werden können, wenn ein Verhalten nur abstrakt gefährlich ist. Durch Ausweitung des § 1 auf abstrakt gefährliches Verhalten abzuweichen, verbieten schon rechtsstaatliche Gründe. Dies würde aber auch faktisch wenig nützen. Denn der § 1 taugte nicht einmal in seinem beschränkten Rahmen zur Bekämpfung von Verstößen ohne Schadensfolgen. Will man Ernst mit dem dringenden Anliegen machen, die Bekämpfung der Unfallgefahren sogar vorzuverlegen und schon abstrakt gefährliches Fehlverhalten in breiter Front zu verhindern, so muß die StVO nicht bloß aus rechtlichen Gründen durch die Schaffung weiterer Gebots- und Verbotstatbestände ergänzt werden; diese müssen besonders unfallträchtiges Fehlverhalten fest umreißen und dürfen eine konkrete Gefährdung oder Behinderung nicht voraussetzen. Allerdings muß die Normierung ins einzelne gehender Verkehrsvorschriften aus alsbald zu erörternden Gründen auf solche Fälle beschränkt bleiben.

### b) Sonstige Verkehrsregeln

Das Wesen des Verkehrs selbst ist es, das dem Verkehrsgesetzgeber im übrigen Zurückhaltung beim Erlaß von Verkehrsregeln auferlegt. Man muß sich vor Augen halten, daß Normen auf keinem anderen Gebiet in das Leben selbst so unmittelbar eingreifen wie Verkehrsvorschriften. Es ist ein Irrtum, zu glauben, daß es dem Gesetzgeber auf diesem Gebiet frei stünde, zu reglementieren, was ihm am grünen Tisch zweckmäßig dünkt. Schon ungewohnte Verhaltensweisen ließe sich der Verkehr allenfalls widerwillig aufzwingen, Verhaltensvorschriften, die ihm zuviel zumuten, würde er nicht respektieren. Der Verkehr hilft sich am besten selbst. Er schafft sich seine eigenen „Gesetze“. Dabei sind auch diese „Gesetze“ nicht selten ständigem Wandel unterworfen. Der Gesetzgeber darf daher Verkehrsregeln grundsätzlich nur dann und erst dann festlegen, wenn sie bereits allgemein praktiziert werden und im Verkehr solche Anerkennung gefunden haben, daß jeder, der sich nicht an sie hält, allgemein als Störenfried empfunden wird. Eine Ausnahme gilt nur für international vereinbarte Regeln. Sie zu lernen und zu beachten kann und muß den Verkehrsteilnehmern auch in unserem Lande zugemutet werden, es sei denn, sie seien wegen der besonderen Verkehrsverhältnisse bei uns unpraktikabel, wie einige international vereinbarte Park- oder Haltverbote (vgl. zu § 12 und zu Zeichen 295).

Wie der Verkehrsteilnehmer sich zu verhalten hat, könnte ihm zudem der Gesetzgeber gar nicht für jeden einzelnen Fall sagen. Dazu ist das Verkehrsgeschehen viel zu vielfältig. Aber selbst wenn der Gesetzgeber all das reglementieren wollte, was sich allenfalls noch reglementieren ließe, entstünde ein unübersehbares Gestrüpp von Verkehrsregeln, das kein Verkehrsteilnehmer im Gedächtnis behalten könnte, so daß ihm im entscheidenden Augenblick die ausdrückliche Normierung doch nicht helfe. Das Hauptanliegen der Verordnung ist es, wie schon gesagt, strenge Regeln für besonders unfallträchtige Fahrmanöver und Verkehrslagen aufzustellen. Sie gilt es daher klar herauszustellen.



Dazu kommt, daß der Gesetzgeber, der den Straßenverkehr regeln will, mannigfachen Motiven Rechnung tragen muß. Im Straßenverkehr genügt es eben nicht, darauf bedacht zu sein, daß kein anderer an Leib, Leben oder Eigentum Schaden nimmt. Dem Verkehrsteilnehmer muß auch die vermeidbare Behinderung anderer untersagt werden. Ohne dieses Verbot wäre der moderne Verkehr nicht mehr denkbar. Jeder, der sich nicht nach der Verkehrslage richtet oder sonst den Verkehr beeinträchtigt, ist schon längst in den Augen aller ein Störenfried. Auch vermeidbare Belästigungen müssen verboten werden. Straßenlärm und Luftverunreinigung durch den Verkehr sind sehr ernste Probleme; aber auch das fahrlässige Bespritzen anderer mit Wasser oder Straßenschmutz gilt allgemein als übles Verhalten. Verfehlt ist es deshalb, wenn immer wieder unbedacht behauptet wird, „Anstand“ ließe sich nicht befehlen. Im Straßenverkehr ist anständiges Verhalten schon seit Jahrzehnten von der Öffentlichkeit anerkannte rechtliche Pflicht. Und das muß so bleiben.

Eine besonders lästige Verkehrsbehinderung ist deshalb in § 11 „Besondere Verkehrslagen“ nur kurz normiert. Im übrigen beschränkt sich die Verordnung auf das Verbot konkreten Schädigens und Gefährdens sowie konkreten und unnötigen Behinderns und Belästigens in § 1 Abs. 2. Das ist eine alte deutsche Verkehrsrechtstechnik. Eine entsprechende Formel findet sich auch im Weltabkommen über den Straßenverkehr.

Dieselben Gründe, die den Verkehrsgesetzgeber zur Zurückhaltung beim Erlaß von Vorschriften zwingen, nötigen ihn mehr als andere Gesetzgeber dazu, sich immer wieder unbestimmter Rechtsbegriffe zu bedienen. Man muß des öfteren dehnbare Begriffe verwenden, die deutlich genug machen, worauf es ankommt, die aber zum anderen der Vielfalt des Lebens gerecht werden. Begriffe wie „wenn die Verkehrsdichte das rechtfertigt“ (§ 2 Abs. 2), „wenn die Verkehrslage es erfordert“, (§ 11 Abs. 2, § 25 Abs. 1 und 3), „wenn nötig“ (§ 9 Abs. 3, § 17 Abs. 2, § 20 Abs. 2, § 26 Abs. 1), um nur einige Beispiele zu nennen, sind unentbehrlich, wie bei den einzelnen Paragraphen zu zeigen sein wird. Dabei wurde der Begriff „wenn nötig“ überall da, wo es möglich war, durch Hinweis auf eine Gesetzesbestimmung konkretisiert (§ 22 Abs. 4 und 5, § 27 Abs. 4, § 32 Abs. 1).

### 3. Die Darstellung

Ein volkstümliches Gesetz, wie es die StVO sein soll, muß sich dem Verständnis des Volkes möglichst anpassen, soweit es die erforderliche Klarheit der Gesetzesbefehle zuläßt.

Dem Verständnis dient es, wenn möglichst wenig Begriffe verwendet werden. Bei verwandten Verkehrsvorgängen findet sich daher die gleiche Formulierung. So wird bei verschiedenen Vorrängen den anderen Verkehrsteilnehmern gesagt, daß sie die Bevorrechtigten „durchfahren lassen“ müssen.

Die verwendeten Begriffe müssen der Allgemeinheit geläufig sein. Es geht in einem volkstümlichen Gesetz auch nicht an, unbekannte Begriffe mit Hilfe der in der sonstigen Gesetzessprache beliebten Legaldefinition einführen zu wollen; denn schon das würde eine nicht zumutbare ungewohnte Denkkoperation erfordern. Legaldefinitionen werden daher mit wenigen Ausnahmen (§ 2 Abs. 2 Satz 3, § 12 Abs. 2, § 24 Abs. 1, § 27 Abs. 3, § 29 Abs. 2, § 34 Abs. 2 in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (Vwv) verwiesen. Daß dies bedenklich sei, wie eingewandt wurde, weil Verwaltungsvorschriften den Richter nicht bänden, ist falsch. Wenn in der Vwv gesagt wird: „An Teilnehmern des Fahrbahnverkehrs, die sich in der gleichen Richtung weiterbewegen wollen, aber warten müssen, wird nicht vorbeifahren; sie werden überholt. Wer durch die Verkehrslage oder eine Anordnung aufgehalten ist, der wartet“, und wenn zum anderen zu § 12 gesagt ist: „Halten ist eine gewollte Fahrtunterbrechung, die nicht durch die Verkehrslage oder eine Anordnung veranlaßt

ist“, so wird der den Willen des Gesetzgebers erforschende Richter auf diese Weise unterstützt. Denn sonst wäre er gezwungen, die ganze Verordnung darauf durchzusehen, in welchem Sinn der ihm unklare Begriff sonst verwendet wird, und er würde herausfinden, daß die Begriffe Warten und Halten, Überholen und Vorbeifahren in der ganzen Verordnung konsequent für die nämlichen Vorgänge benutzt werden.

So hat denn auch der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofes noch kürzlich (27. August 1969 BGHSt 23, 108 = VerkMitt 1969 Nr. 131) ausgesprochen, daß Verlautbarungen des Bundesverkehrsministers eine wertvolle Auslegungshilfe sind, da sie in gewissem Sinne als authentische Auslegung gelten können. Und im Hinblick auf die AV zur StVO (alt) hatte derselbe Senat bereits am 14. Juni 1961 (BGHSt 16, 160 = VerkMitt 1961 Nr. 109) ausgesprochen: „Es müßten schon triftige Umstände gegen die Auffassung des Bundesministers für Verkehr als des für Verkehrsfragen auch im Bereich der Gesetzgebung besonders sachkundigen Fachministers sprechen, wenn die Gerichte ihr die Gefolgschaft versagen wollten.“

Im Interesse der Lesbarkeit werden auch abstrakte Begriffe tunlichst nicht verwendet, weil das Volk nicht abstrakt, sondern konkret denkt. Wo dies nicht zu umgehen ist, bedient sich die Verordnung, um einen abstrakten Begriff verständlich zu machen, u. a. des Hilfsmittels, zunächst Beispiele zu bringen, bevor der Begriff eingeführt wird, so in § 6 „an einem haltenden Fahrzeug, einer Absperrung oder einem sonstigen Hindernis...“. Die Rechtsprechung versteht sachgerecht unter einem „Gegenstand“ i. S. des § 41 StVO (alt) auch auf der Straße hinterlassene Straßenverschmutzung, ja sogar die Benetzung z. B. mit Seifenlauge, Öl, Wasser. Der Verkehrsteilnehmer kann dies solcher Fassung nicht entnehmen; die Verordnung führt die Verschmutzung und die Benetzung daher in § 32 zusätzlich an.

Gänzlich zu vermeiden sind freilich unerläuterte, abstrakte Begriffe nicht. Warum die Verordnung z. B. da und dort auf die „Verkehrslage“ oder die „Verkehrsdichte“ abstellt, wird noch gesagt werden.

Ganz unerwünscht sind gesetzliche Fiktionen, wie sie die alte StVO z. B. in § 8 Abs. 4 verwendet („gelten... als Einbahnstraßen“). Die Verordnung ersetzt diese Fiktion durch den verständlichen Begriff der „Fahrbahnen für eine Richtung“ (Gegensatz: „Fahrbahnen für beide Richtungen“).

### 4. Der Aufbau

Der Aufbau muß nicht bloß das systematische Lesen erleichtern, sondern auch so übersichtlich sein, daß der Leser ohne weiteres das findet, was er gerade sucht. Beiden Erfordernissen kann weitgehend schon dadurch genügt werden, daß das Thema jedes einzelnen Paragraphen in einer knappen und klaren Überschrift mitgeteilt wird. Die der alten StVO bereits beigegebene Inhaltsübersicht ist zudem beibehalten.

Verfehlt wäre es dagegen, Lesbarkeit und Übersichtlichkeit durch Einteilung des an sich geringen Umfangs des Verordnungswerkes in Abteilungen und Unterabteilungen erhöhen zu wollen. Dem normalen Leser wird in jedem Fall, ob er sich systematisch orientieren will oder ob er eine einzelne Norm sucht, durch solche Unterteilungen, wenn er sie nicht überhaupt übersieht, das Verstehen erschwert. Obwohl der Inhalt der Anlage in die Verordnung selbst eingearbeitet ist, kommt die Verordnung, wenn man von den hier nicht interessierenden Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften absieht, mit der Aufteilung in zwei Abschnitte aus, nämlich, sachlich gesehen, mit einem allgemeinen und einem besonderen Teil. Auch diese abstrakten Formulierungen sind vermieden; es wird konkret gesagt, daß der erste Abschnitt die allgemeinen Verkehrsregeln wiedergibt, der zweite Abschnitt die Zeichen und Verkehrseinrichtungen.

#### a) Der Aufbau des Abschnitts „Allgemeine Verkehrsregeln“

Gewinnt der Leser schon anhand ausreichend orientierender Überschriften der einzelnen Para-



graphen leicht den gewünschten Überblick, so tritt angesichts des geringen Umfangs der Verordnung das Erfordernis einer streng formalen Systematik des Aufbaus an sich schon zurück. Wichtig scheint es nur, vom Wesentlichen zu Unwesentlicherem vorzuschreiten, die Hauptverkehrsregeln voranzustellen und dann erst die übrigen zur Sicherung des Verkehrs erforderlichen Vorschriften folgen zu lassen.

Für den systematischen Aufbau bieten sich drei Systeme an, von denen sich freilich keines konsequent durchführen läßt: Man kann einmal die Verhaltensvorschriften für die einzelnen Verkehrsarten trennen; die Verordnung hätte dann mit den Regeln der wichtigsten Verkehrsart, nämlich mit denen des Kraftfahrzeugverkehrs zu beginnen, mit denen für Radfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger fortzufahren und mit denen für seltenere Verkehrsarten, wie den Verkehr im Verband und den Viehtrieb, zu schließen. Der zweite Weg bestünde darin, Verkehrsregeln, die für alle Verkehrsteilnehmer gelten, voranzustellen, dann Vorschriften, die für möglichst viele Verkehrsarten einheitlich gelten, folgen zu lassen und schließlich mit den Sondernormen für einzelne Verkehrsarten zu enden. Die dritte Möglichkeit besteht darin, nicht nach Verkehrsarten einzuteilen, sondern nach Themen, so vor allem das Verhalten der Verkehrsteilnehmer aller Art bei typischen Verkehrsvorgängen jeweils in einem Paragraphen zu behandeln. Die Verordnung geht den dritten Weg (über die Gründe vgl. DAR 1963 S. 53). Sie baut also im Prinzip nicht nach Verkehrsarten auf, sondern nach Themen. Sie beginnt nach den Grundregeln des § 1 damit, den Verkehrsteilnehmern zu sagen, wo sie sich auf der Straße zu bewegen haben und wie schnell sie sich bewegen dürfen. Es folgen die Regeln über das Zusammenspiel von Verkehrsteilnehmern aller Art bei Begegnungsvorgängen, jene so bedeutsamen Vorschriften, deren Verletzung besonders unfallträchtig ist, und den Beschluß bilden sonstige Sicherheitsvorschriften.

Es wäre freilich verfehlt, an diesem System starr festzuhalten. Im Interesse der Lesbarkeit bedarf es des Mutes zur „Inkonsequenz“. Bei den erörterten typischen Verkehrsvorgängen ist nur das Verhalten des Fahrverkehrs normiert und jeweils, wenn für die immerhin zur Zeit mehr als 20 Millionen in der Bundesrepublik sich bewegenden Radfahrer Besonderes anzuordnen ist, auch dies angeführt. Zwei bedeutsame Themen, die häufig vorkommende Sonderfälle des fließenden Verkehrs behandeln, deren Eigenart gesonderte Behandlung rechtfertigt, werden in § 18 (Autobahnen und Kraftfahrstraßen) und in § 19 (Bahnübergänge) geregelt. Da die Fußgänger immer noch die größte Zahl der Verkehrsteilnehmer bilden, wurden die ihr Verhalten angehenden Vorschriften zusammen mit denen, die sie beim Überschreiten der Fahrbahn vor dem Fahrverkehr schützen sollen, in den beiden unmittelbar aufeinander folgenden §§ 25 und 26 gebracht. Die Bedeutung der Massenverkehrsmittel rechtfertigt, die Vorschriften, die das Verhalten sowohl des fließenden Verkehrs als auch der Fahrgäste an den Haltestellen regeln, in einem Paragraphen (§ 20) zusammenzufassen. In ihrer Bedeutung weit abfallende Verkehrsarten wie Bewegungen im Verband oder gar der Viehtrieb, werden erst später erwähnt; bei ihnen mit Verweisungen zu arbeiten, läßt sich in Kauf nehmen.

So ist es gelungen, alle wesentlichen Verkehrsvorgänge, einschließlich des ruhenden Verkehrs, in wenigen überschaubaren Paragraphen einzufangen. Nachdem das Verkehrsverhalten aller Verkehrsarten erörtert ist, folgen fünf Paragraphen mit teilweise verschiedenartiger Thematik; zwei davon betreffen den „Schutz des Verkehrs“, wie die bisherige StVO sich ausdrückt. Der Allgemeine Teil endet dann mit den für alle Verkehrsteilnehmer bedeutsamen Vorschriften über das Verhalten nach einem Unfall und über die Sonderrechte.

## b) Der Aufbau des Abschnitts „Zeichen und Verkehrseinrichtungen“

Der Aufbau dieses Besonderen Teils ist weithin vorgegeben. Daß hierher nicht bloß die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen der bisherigen Anlage gehören, sondern auch die in § 2 StVO (alt) behandelten Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten und die dort erwähnten Farbzeichen, bedarf keiner Begründung. Diese gehen ja sogar den durch Verkehrszeichen gegebenen Anordnungen vor.

Zum Verständnis müssen folgende Bemerkungen über terminologische Änderungen vorausgeschickt werden: Die bisherigen Warnzeichen der Anlage zur StVO (alt) sollen künftig Gefahrzeichen, die Gebots- und Verbotsschilder Vorschriftzeichen, die Hinweiszeichen Richtzeichen heißen. Das entspricht internationaler Terminologie und hat auch sonst Vorzüge. Der Begriff Warnzeichen ist, wie schon bisher, für Schall- und Leuchtzeichen vergeben, die Zusammenfassung von Gebots- und Verbotsschildern in Vorschriftzeichen vereinfacht. Der Begriff Hinweiszeichen ist jedenfalls für diejenigen Zeichen solcher Art, die rechtsregelnden Charakter haben (z. B. positive Vorfahrtzeichen), verfehlt. Die Überschrift kann zwar nicht mehr von Verkehrszeichen sprechen, da auch die Zeichen der Polizeibeamten und die Lichtzeichen hier behandelt werden; der eingeführte Oberbegriff „Verkehrszeichen“ für Gefahr-, Vorschrift- und Richtzeichen soll dennoch bestehen bleiben (vgl. z. B. § 8 Abs. 1 Nr. 1). Die in der Anlage der bisherigen StVO verwendeten Begriffe „Bild“ und „Skizze“ hat die Verordnung nicht übernommen. Die bisherige Formulierung „Zeichen nach Bild...“ ist zu umständlich. Der besseren Zitierfähigkeit wegen spricht die Verordnung von Zeichen und numeriert diese. Zum selben Zweck hat jedes Zeichen einen „Namen“ erhalten. Eine Ausnahme ist nur bei der Parkscheibe geboten. Sie ist kein Zeichen, soll aber doch auch numeriert werden und heißt deshalb „Bild 291“.

Die Zeichen sind nicht fortlaufend numeriert. Um genügend Platz für Varianten und später vielleicht notwendig werdende neue Zeichen zu haben, sind in Anlehnung an die Regelung der Schweizerischen Verordnung über die Straßensignalisation vom 31. Mai 1963

|                       |          |
|-----------------------|----------|
| für Gefahrzeichen     |          |
| die Nummernreihe      | 101—199, |
| für Vorschriftzeichen |          |
| die Nummernreihe      | 201—299, |
| für Richtzeichen      |          |
| die Nummernreihe      | 301—499  |

vorgesehen, wobei die Reihe von 401—499 den Wegweisern in der Gruppe der Richtzeichen vorbehalten bleibt.

Nach diesen Vorbemerkungen bedarf es zur Begründung des Aufbaus des Besonderen Teils nur noch folgender Hinweise:

Der Vorentwurf wollte sachgerecht zunächst die Gefahrzeichen zeigen, um dann in der Reihenfolge der Gültigkeit ihrer Gebote und Verbote die Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten, die Lichtzeichen, dann die Verkehrseinrichtungen und die Vorschriftzeichen, also alles, was Anordnungscharakter hat, folgen zu lassen und zum Schluß die Richtzeichen bekanntzugeben. Die Verordnung folgt dem von verschiedenen Seiten geäußerten Wunsch, daß die Bilder möglichst nach hinten gebracht werden. Das ist unbedenklich, weil angesichts des Verordnungstextes nicht zweifelhaft sein kann, in welcher Reihenfolge Weisungen und Zeichen von Polizeibeamten, Lichtzeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorschriftzeichen gelten.

## III. Die einzelnen Paragraphen des Teils I

### Zu § 1

#### Zu Absatz 1:

Was vor allem not tut, ist bereits bei den Leitgedanken zusammengefaßt worden: Es bedarf der Hebung der Ver-

kehrsgesittung. Einem volkstümlichen Gesetz, das jeden Einzelnen orientieren will, muß die Mahnung vorangestellt werden, daß der moderne Verkehr voller Gefahren ist und sich auf die Dauer nur dann aufrechterhalten läßt, wenn jeder sich einfügt. Die bisherige Präambel nannte das, in der Sache durchaus zutreffend, Herstellung einer echten Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer. Jene Formulierung der Präambel war zeitbedingt. Die Verordnung stellt deshalb den einprägsamen Absatz 1 voraus. In seiner Eindringlichkeit kann er sehr wohl dazu beitragen, egozentrischen Verkehrsteilnehmern das Verfehlte ihrer Einstellung vor Augen zu führen.

Nicht übernommen werden kann aus der Präambel die Warnung vor „kleinlicher Anwendung der Vorschriften in jedem Fall“. Einer modernen StVO kann nicht unterstellt werden, daß sie Geßlerhüte aufrichtet, „Machtsymbole“ (Jagusch, S. 11 des Nachtrags zur 18. Aufl. von Floegel-Hartung) darstellen will. Die Verordnung reglementiert nur noch dort, wo im Interesse der Verkehrssicherheit Verhaltensautomatismen geschaffen werden müssen oder einer Lockerung der Verkehrssitten entgegengetreten werden muß. Bei solcher Beschränkung der Verkehrsregeln wäre es unverantwortlich, weil gefährlich, diese durch Warnung vor kleinlicher Anwendung zu bagatellisieren. Wäre in Ausnahmefällen die Anwendung bußgeldbewehrter Vorschriften dieser Verordnung nicht zu rechtfertigen, so hülfе § 47 OWiG (Opportunitätsgrundsatz).

#### Zu Absatz 2:

Der bereits gültige § 1 ist fast wortgleich übernommen worden. Die Rechtsprechung hat ihn fruchtbar zu machen verstanden und aus ihm brauchbare Einzelregeln abgeleitet. Diese sind, soweit sie besonders unfallträchtige Verkehrsvorgänge betreffen, in die Verordnung eingearbeitet. Wenn die alte Grundregel dadurch auch an Bedeutung eingebüßt hat, ist sie noch immer nicht zu entbehren. Die durch die gebotene Zurückhaltung des Gesetzgebers entstehende Lücke muß durch eine Grundregel geschlossen werden, die fehlsames Verhalten wenigstens dann ahndbar macht, wenn es zu einer Schädigung, Gefährdung, zu einer vermeidbaren Behinderung oder Belästigung führt.

Daß der wortgleiche § 1 der geltenden StVO den Anforderungen genügt, die Artikel 103 Abs. 2 des Grundgesetzes an die Bestimmtheit strafrechtlicher Tatbestände stellt, hat das Bundesverfassungsgericht durch Beschluß vom 25. Juli 1968 (DAR 1968 S. 329) allerdings unter der Herrschaft des alten § 21 des Straßenverkehrsgesetzes festgestellt. Das gilt um so mehr seit Bestehen des neuen Ordnungswidrigkeitengesetzes samt Einführungsgesetz, das den Tatbestand nicht mehr mit Strafe, sondern nur noch mit Bußgeld bewehrt.

Eine ähnliche Generalklausel hat auch in das Weltabkommen über den Straßenverkehr Aufnahme gefunden (Artikel 7). Wenn dort ein generelles Belästigungsverbot fehlt, so steht das der Aufnahme dieses Verbots in die StVO nicht im Wege (Artikel 3 aaO).

#### Zu § 2

Der Paragraph richtet sich an den Längsverkehr. Entsprechend dem Prinzip des Aufbaus wird nur der Fahrverkehr angesprochen.

Der Paragraph kennt nur drei Straßenteile: die Fahrbahn, den Fahrstreifen als Teil der Fahrbahn und den Seitenstreifen. Die Begriffe „Fahrbahn“ und „Seitenstreifen“ werden, wie bisher, nicht definiert. Der neu eingeführte Begriff „Fahrstreifen“ wird in Absatz 2 entsprechend weltweiter Definition bestimmt.

Als Absatz 3 ist eingefügt, was über das Verhalten des Längsverkehrs von Fahrzeugen gegenüber ebenfalls längsverkehrenden Schienenbahnen zu sagen ist; auch das gehört thematisch zur Frage der Benutzung der Fahrbahn.

#### Zu Absatz 1:

Der erste halbe Satz verbietet nicht bloß die Benutzung der Gehwege durch Fahrzeuge, sondern auch die der Seitenstreifen. Damit wird die Meinung eines Oberlandesgerichts abgelehnt, daß ein Kraftfahrer in die Erwägungen über die angesichts der Sichtweite zulässige Geschwindigkeit auch die Möglichkeit einbeziehen darf, notfalls den Seitenstreifen zur Verfügung zu haben.

Der zweite halbe Satz übernimmt in gekürzter Form den Rechtsgedanken des § 8 Abs. 4 StVO (alt).

Weil ein Irrtum darüber beim Laien unschädlich wäre, muß die StVO selbst nicht sagen, daß unter zwei Fahrbahnen nur durch bauliche Maßnahmen oder durch Verkehrseinrichtungen „voneinander getrennte“, wie sich § 8 Abs. 5 StVO (alt) ausdrückt, gemeint sind, und daß nicht etwa schon verschiedener Belag rechts und links oder eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) aus einer zwei Fahrbahnen macht. Die Vwv stellt das klar.

Während Straßen mit zwei Fahrbahnen eine häufige Erscheinung sind, gibt es Mammutstraßen mit drei oder mehr voneinander getrennten Fahrbahnen (§ 8 Abs. 5 StVO alt) nur selten. Wie solche Straßen zu benutzen sind, wird heute schon durch Verkehrszeichen geregelt.

#### Zu Absatz 2:

Der Satz 1 enthält das Rechtsfahrgebot. Dem Werk von Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 136 und Band II S. 183 Tab. 262, ist zu entnehmen, daß Verstöße gegen dieses doch für jeden eigentlich selbstverständliche Gebot eine sehr häufige Unfallursache mit beträchtlichem Personenschadenanteil (Schwerpunkt im außerörtlichen Verkehr) darstellt. Angesichts solcher Bedeutung bedarf es einer besonders eindringlichen Fassung dieses Gebots. Der bisherige Gesetzestext (§ 8 Abs. 2 1. Halbsatz StVO alt) ist ungeeignet. Die Gerichte haben den Gesetzgeber richtig verstanden; für den Laien müßte der bisherige kasuistische Wortlaut verwirrend wirken. Was Not tut, dem Fahrzeugführer einzuschärfen, hat die erwähnte Untersuchung deutlich ergeben: Die Fahrer halten sich an das gesetzliche Gebot zwar in den Städten, wo sie wegen des Gegenverkehrs sonst gar nicht weiterkämen. Schon in Landgemeinden mit geringerem Verkehr lockert sich die Gesetzestreue in bedenklichem Umfang, und auf freier Strecke wird das Gebot von vielen nicht mehr ernst genommen.

Da die Worte „möglichst weit rechts“ nicht starr sind, kann die bisherige Rechtsprechung im Prinzip beibehalten werden, die beschränkte Abweichungen dann für zulässig erklärt, wenn dies wirklich verkehrsgerecht und vernünftig ist. Gewisse Restriktionen der von ihr bislang herausgearbeiteten besonderen Umstände, unter denen dies gestattet sein soll, verlangt allerdings der Gesetzeswortlaut. Der Formulierung ist übrigens auch zu entnehmen, daß der Abstand vom rechten Fahrbahnrand desto größer sein darf, je schneller ein Fahrzeug im Rahmen des Zulässigen fährt; der Langsamfahrende kann, wie er es schon jetzt muß, „äußerst rechts“ fahren; dem Schnelleren ist das nicht „möglich“. Deshalb stößt sich dieses Gebot „möglichst weit rechts“ auch nicht mit dem des Einordnens „möglichst weit rechts“ vor dem Abbiegen nach rechts in § 9 Abs. 1.

Der zweite Satz sanktioniert eine bereits zur Übung gewordene Fahrweise. Denn diese ist zweckmäßig. Durch die Verkehrsdichte gerechtfertigt ist gestaffeltes Fahren jedenfalls schon dann, wenn bei Einhaltung des Rechtsfahrgebots die Fahrzeuge hintereinander gerade noch den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten könnten. Denn der Sicherheitsabstand ist nach der Erfahrung für viele Kraftfahrer ein Problem; dazu müßte in solchen Fällen die Fahrgeschwindigkeit laufend korrigiert werden. Es dient daher der Verkehrssicherheit, wenn unter solcher Voraussetzung das Rechtsfahrgebot gelockert wird. Fehlte diese Vorschrift, so würde der Verkehr sich doch so verhalten, die Rechtsprechung würde dies billigen und die, welche die gefährliche Meinung vertreten, Verkehrsvorschriften seien nicht allzu ernst zu nehmen, behielten recht. Die einfache Voraussetzung rechtfertigender Verkehrsdichte für die Erlaubnis, gestaffelt zu fahren, gestattet noch nicht, rechts zu überholen. Das ist nur unter den strengerem Voraussetzungen des § 7 „Nebeneinanderfahren“ zulässig. Folgt ein schnelleres Fahrzeug, so muß der gestaffelt links Fahrende vielmehr nach rechts einscheren, um dem Nachfolgenden das Linksüberholen zu ermöglichen. Das ist selbstverständlich und ergibt sich aus dem Behinderungsverbot des § 1 Abs. 2.

Die Beschränkung der Erlaubnis auf mehrspurige Kraftfahrzeuge dient der Sicherheit der einspurigen.

#### Zu Absatz 3:

Der Absatz behandelt nur zu einem Teil das, was bisher in § 8 Abs. 6 StVO (alt) behandelt ist, nämlich das Ver-

halten gegenüber Schienenbahnen, die auf der Fahrbahn einer öffentlichen Straße verkehren. Hier wird entsprechend dem Aufbau der Verordnung nur das Verhältnis Längsverkehr und längsfahrende Schienenbahn, in § 9 das Problem abbiegender Längsverkehr und Schienenbahn erörtert. Schließlich ist zu beachten, daß in § 8 für Vorfahrt eine Sonderregelung für Schienenbahnen fehlt, im Gegenteil dort von „Fahrzeugen aller Art“ die Rede ist, Schienenbahnen also nicht ausgenommen sind. Die Rechtsprechung hat richtig erkannt, daß die Worte „soweit möglich“ in § 8 Abs. 6 StVO (alt) nicht pleonastisch sind — Unmögliches kann ein Gesetz nicht verlangen —, daß vielmehr beim modernen Massenverkehr sehr wohl einmal ausnahmsweise eine Verkehrslage gegeben sein kann, die eine vorübergehende Behinderung einer Straßenbahn im Interesse des Gesamtverkehrsablaufs notwendig macht. Es erscheint darum als zweckmäßig, die bisherige Formulierung beizubehalten, zumal sie auch der normale Leser schwerlich mißverstehen kann. Im übrigen ist der Wortlaut der bisherigen Regelung vereinfacht.

#### Zu Absatz 4:

Durch die Streichung des Wortes „grundsätzlich“ (§ 28 alt) wird verdeutlicht, daß das Nebeneinanderfahren stets verboten ist, wenn dadurch der übrige Verkehr auch nur behindert wird.

Daß das Gesetz im Prinzip das Fahren „zu zweit nebeneinander“ als das u. U. noch Erträgliche ansieht, ergibt § 27 Abs. 1, wo geschlossenen Verbänden von Radfahrern nur dies gestattet wird. Auch ein Fahren „zu zweit nebeneinander“ kann selbstverständlich nur zugelassen werden, wenn „dadurch der Verkehr nicht behindert wird“. Nur wenn Verkehrslage und Örtlichkeit dies zulassen, ist es ausnahmsweise erlaubt.

Daß in Satz 2 nur Seitenstreifen gemeint sind, die für den vom Gesetzgeber gedachten Zweck benutzbar sind, braucht nicht gesagt zu werden, weil selbstverständlich.

#### Zu § 3

Die Geschwindigkeitsvorschriften voranzustellen ist deshalb angebracht, weil sie auch für die in den folgenden Paragraphen zu regelnden typischen Verkehrsvorgänge, so für das Überholen oder das Abbiegen gelten. Vor allem aber ist die Heraushebung des Gebots angemessener Fahrgeschwindigkeit seiner sachlichen Bedeutung wegen geboten. Unangemessene Geschwindigkeit ist es in erster Linie, was den Verkehrsablauf hektisch macht, ihn stört und, wie die Untersuchung Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 161, zeigt, unter allen Verkehrsdelikten den größten Anteil an Personenschäden hat (39 % der durch unangemessene Geschwindigkeit verursachten Unfälle; „selbst beim Überholen beträgt der Anteil der Personenschäden nur 21,6 %“).

#### Zu Absatz 1:

Die bisherige gesetzliche Regelung (§ 9 Abs. 1 Satz 1 StVO) erschöpft sich darin, eine Fahrgeschwindigkeit zu fordern, welche die Erfüllung der Pflichten des Fahrzeugführers jederzeit gestattet; ergänzend wird dies in Satz 2 für „unübersichtliche Stellen“ besonders eingeschränkt. Das ist an sich sachgerecht; die Bestimmung kann daher inhaltlich übernommen werden.

Da aber die bisherige Formulierung nicht bloß in ihrer Diktion das Publikum wenig anspricht, sondern eigentlich nicht mehr bringt als eine Wiedergabe der Pflichten aus § 1, wird, um im Rahmen des Möglichen zu konkretisieren, die Aufzählung der wesentlichsten Faktoren angeführt, die bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit zu beachten sind. Zur weiteren Konkretisierung wird das Gebot des „Fahrens auf Sicht“ aufgenommen, das der Bundesgerichtshof im Anschluß an Lütke, Band II Anm. 2 zu § 9 StVO, mit Recht als „eine der goldenen Regeln des Verkehrs“ bezeichnet hat. Nicht übernommen wird der Begriff der „unübersichtlichen Stelle“. Die Rechtsprechung hat zwar gerade aus diesem Begriff eine Reihe treffender Grundsätze herausgearbeitet. Diese werden ausnahmslos aufrechterhalten werden können, da unter den für die Fahrgeschwindigkeit bedeutsamen Faktoren die Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse erwähnt sind, an welche die Rechtsprechung nunmehr anknüpfen kann. Das Verhältnis jener Faktoren zu der folgenden „goldenen Regel“ des Fahrens auf Sicht bedarf einer Erläuterung kaum. Diese

Regel besagt, daß auch unter günstigsten sonstigen Verhältnissen keinesfalls schneller gefahren werden darf, als das ein Halten innerhalb der noch übersehbaren Strecke möglich wäre. Das gilt für jeden, der sich einer sichtschränkenden Kurve oder Kuppe nähert, ebenso wie für den, der wegen eines Wolkenbruchs nur wenige Schritte weit sieht, oder für den, der bei Nacht auf den Wirkungsbereich seiner Scheinwerfer angewiesen ist (Ausnahmen für Autobahnen: § 18 Abs. 6). In unzähligen Fällen werden aber die übrigen aufgezählten Faktoren nur eine erheblich geringere Fahrgeschwindigkeit zulassen. Die Faktoren sind, wie das Wort „insbesondere“ eindeutig besagt, nur beispielhaft, also bewußt unvollständig aufgenommen; der Versuch, vollständig zu sein, müßte scheitern. Das sind neben der eigenen Fahrertüchtigkeit und dem jeweiligen physischen und psychischen Befinden („persönliche Fähigkeiten“), neben dem Zustand von Fahrzeug und Ladung, neben dem Zustand der Straßendecke, dem Ausbau und der Breite der Fahrbahn und der Art der Straßenführung („Straßenverhältnisse“) vor allem eben jene „Verkehrs- und Sichtverhältnisse“. Die Grundsätze, welche die Rechtsprechung bisher bei Behinderung der Übersicht durch andere Verkehrsteilnehmer aus dem Begriff „unübersichtliche Stelle“ fast gekünstelt hat herausarbeiten müssen, wird sie nunmehr leichter aus diesen Faktoren ableiten können.

Zur Klarstellung ist noch folgendes zu bemerken: Die Literatur scheint das Gebot des Fahrens auf Sicht im Blick auf den Vertrauensgrundsatz zu relativieren (z. B. Müller, Anm. A III c 3 zu § 9 StVO „aber nicht schlechthin hat der Fahrer die Geschwindigkeit auf die Sichtweite einzustellen, sondern nur, wenn besondere Umstände ihn vor die Möglichkeit stellen können, rechtzeitig anhalten zu müssen“). Die Nachprüfung ergibt jedoch, daß dies mit Recht nur für die Sichtbehinderung durch andere Verkehrsteilnehmer gelten soll, nicht aber für die oben aufgezeigten Fälle. Jenseits einer Kuppe muß stets mit Hindernissen gerechnet werden; der Führer braucht aber in der Regel nicht damit zu rechnen, daß ein Fußgänger hinter einem parkenden Fahrzeug hervor ihm in den Fahrstreifen tritt.

Schon in den Leitgedanken ist dargelegt, daß die Fahrgeschwindigkeit in unserem Lande weithin etwas überhöht ist. Man kann hoffen, daß schon die Aufzählung jener Faktoren den Kraftfahrzeugverkehr mahnen wird, seine Fahrgeschwindigkeit auf ein vernünftiges Maß zu begrenzen. Eine weitere, leider nicht mögliche Konkretisierung der Norm wäre freilich wünschenswert. Denn auch solche Hinweise auf Sichtweite und Sichtverhältnisse sind darum in ihrer Wirkung problematisch, weil die Erfahrung lehrt, daß selbst erprobte Fahrer über die Länge ihres Anhaltewegs nur höchst unzulänglich im Bilde sind, sie häufig kraß unterschätzen. In einem der bedeutsamsten Anwendungsfälle des Gebots, auf Sicht zu fahren, nämlich beim Fahren mit Abblendlicht kommt hinzu, daß unzählige Kraftfahrer den tatsächlichen Wirkungsbereich ihrer Scheinwerfer nicht kennen und auch ihn in verhängnisvoller Weise überschätzen. Wie bedenklich die Situation ist, zeigt die Untersuchung Meyer-Jacobi-Stiefel, wo es in dem Abschnitt „Unangemessene Geschwindigkeit“ in Band I S. 160 heißt: „Tageszeitlich weist das Delikt eine markante Eigenart auf: während bei den meisten Hauptdelikten 5 bis 10 % der Unfälle auf die Nachtzeit entfallen, beträgt der Nachtanteil bei Geschwindigkeitsunfällen 23,8 %.“

Gesetzgeberisch ließe sich dem allenfalls dadurch begegnen, daß, wie das Italien getan hat und der Kommissionsentwurf (§ 11 Abs. 2, DAR 1963, 31) es vorgeschlagen hatte, beim Fahren mit Abblendlicht eine Höchstgeschwindigkeit festgesetzt würde. Jede solche Grenzziehung wäre aber willkürlich und würde nicht allen Situationen gerecht. Wie wichtig das Gebot des Fahrens auf Sicht ist, zeigt der Gesetzgeber dadurch, daß er es mit anderen Worten im Beleuchtungsparagraphen (§ 7 Abs. 2 am Ende) wiederholt. Im übrigen wird die Verkehrserziehung gerade hier Wandel schaffen müssen.

Wird durch den Gesetzesbefehl des Fahrens auf Sicht dem Fahrzeugführer die äußerste Grenze seiner Fahrgeschwindigkeit unter den günstigsten sonstigen Umständen aufgezeigt, so darf in einem Gesetz, das jeden ansprechen will, das ausdrückliche Gebot des Fahrens auf mindestens halbe Sichtweite auf schmalen Straßen nicht fehlen. Die

Fassung ist volkstümlich; der Laie versteht sehr wohl, was und weshalb man das von ihm verlangt.

#### Zu Absatz 2:

Der Absatz übernimmt eine Weltregel. „Triftig“ ist ein Grund, wenn er subjektiv oder objektiv das Langsamfahren rechtfertigt, z. B. wegen mangelhafter Motorleistung oder weil es gegen Autokrankheit empfindlichen Mitfahrern bei schnellerem Fahren übel wird. Keinesfalls ist hier das an Zeichen 275 (vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit) geknüpfte Verbot entsprechend anwendbar.

#### Zu Absatz 3:

##### Zu Nr. 1:

Wünschen, die gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h anzuheben, kann, insbesondere im Interesse der Sicherheit der die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger, nicht stattgegeben werden. Auch sind in der Mehrzahl der europäischen Staaten 50, nicht 60 km/h vorgeschrieben. Die Vwv wird dahin wirken, daß überall da, wo es sachgerecht ist, durch Zeichen 274 eine höhere Geschwindigkeit zugelassen wird.

##### Zu Nr. 2:

Es war auch erwogen worden, ob nicht im Interesse der Gleichmäßigkeit des Verkehrsflusses eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch für schwere Fahrzeuge und für Züge, vor allem aber auch für Kraftomnibusse, sich verantworten ließe. Der Gesetzgeber sieht davon ab, weil der technische Stand dieser Fahrzeuge, namentlich auch der im Ausland zugelassenen, solche Lockerung noch nicht allgemein zuläßt. Übrigens sind auch die ausländischen Vorschriften auf diesem Gebiet fast nirgendwo milder.

Die Begriffe Sattelkraftfahrzeuge und Kombinationskraftwagen sind aus dem Text gestrichen. Die Erwähnung der Sattelkraftfahrzeuge neben Lastkraftwagen ist überflüssig. Dabei wäre solche Bezeichnung sogar ungenau, weil es auch Sattelomnibusse gibt und man deshalb von Sattelkraftfahrzeugen zur Lastenbeförderung reden müßte. Es ist nicht einzusehen, warum von Sattelkraftfahrzeugen zur Lastenbeförderung neben den Lastkraftwagen — für beide gelten die gleichen Vorschriften — gesprochen werden muß. Denn sie sind Lastkraftwagen.

Der Begriff Kombinationskraftwagen ist bereits aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verschwunden. Dasselbe ist auf einfache Weise für die StVO zu erreichen. Kleine Lastkraftwagen und andere Kraftwagen, die nach Art der Personenkraftwagen gebaut sind, können verkehrsrechtlich wie diese behandelt werden. Die StVO zieht die Grenze bei 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht.

#### Zu § 4

##### Zu Absatz 1:

Die StVO kennt bisher eine ausdrückliche Vorschrift über den Abstand nicht. Daß ein ausreichender Abstand zu halten ist, muß § 1 StVO entnommen werden.

Wie dringlich es ist, sowohl dem Vorausfahrenden als auch dem Nachfolgenden Verhaltensvorschriften zu geben, zeigt die Untersuchung von Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 88—91 und Band III S. 34; danach beruhen 26,3% der Unfälle auf ungenügendem Abstand vom Vordermann. Es ist daher dem Nachfolgenden ein Abstand vorzuschreiben, der ihm ein Halten auch bei plötzlichem Bremsen des Vordermannes ermöglicht, d. h. der sogenannte Sicherheitsabstand. Daß der Nachfolgende dann „hinter ihm“ muß halten können, also nicht etwa zum Ausscheren genötigt sein darf, verlangt die besondere Gefährlichkeit solch überraschenden Verhaltens für Dritte. Noch konkreter zu werden, ist nicht tunlich. Die vom Bayerischen Obersten Landesgericht geprägte Formel, daß der Abstand diejenige Strecke übersteigen müsse, die in einer Sekunde zurückgelegt wurde, bringt, wie die Empfehlung der Fachliteratur, neuerdings auch eines Zivilsenats des Bundesgerichtshofes, auf halben Tachometerabstand zu fahren, nur Faustregeln und eignet sich daher nicht zur Aufnahme in ein materielles Gesetz.

Es wäre fehlsam, den Sicherheitsabstand ausnahmslos zu fördern. Die Obergerichte unter Führung des Bayerischen Obersten Landesgerichts haben das Verlangen eines Sicherheitsabstandes zu Recht nicht für angebracht gehalten

in geballtem Stadtverkehr, so beim Anfahren an einer Lichtzeichenanlage oder dann, wenn der Nachfahrende sehen kann, daß der Vordermann freie Bahn hat. Es wäre zu besorgen, daß eine Vorschrift, die nicht immer gilt und häufig überhaupt nicht eingehalten werden könnte, an Ernstlichkeit einbüßen würde. Die Grundregel zwingt den Fahrzeugführer, sich stets, bevor er den Sicherheitsabstand aufgibt, darüber Gedanken zu machen, ob dies nach der Verkehrslage geboten oder gerechtfertigt ist. Das grundsätzliche Gebot an den Nachfahrenden, einen Sicherheitsabstand einzuhalten, bedurfte der Ergänzung durch ein striktes Gebot an den Vorausfahrenden, nämlich niemals ohne zwingenden Grund scharf zu bremsen. Der Begriff des zwingenden Grundes ist trotz seiner Abstraktheit wohl allgemein verständlich; es kann auch nicht zweifelhaft sein, daß er wesentlich enger ist als der des triftigen Grundes (§ 3 Abs. 2). Zu plötzlichem Bremsen kann z. B. eine gefährliche Verkehrssituation zwingen, keinesfalls aber die verspätete Erkenntnis, daß man hätte abbiegen müssen.

Im Weltabkommen findet sich noch die ergänzende Vorschrift, daß der, der die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs wesentlich herabsetzen will, seine Absicht anzeigen müsse, wenn das die Verkehrssicherheit erfordere. Die Verordnung genügt dem, auch wenn sie darüber ausdrücklich nichts sagt. Schon dadurch, daß sie starkes Bremsen ohne zwingenden Grund überhaupt untersagt, ist die Gefahr, der die Weltregel begegnen will, in erheblichem Maße gebannt. Im übrigen trifft die technische Einrichtung der Bremsleuchten in aller Regel die erforderliche Vorsorge, wo nicht, gibt § 1 Abs. 2 diesen gesetzlichen Befehl.

##### Zu Absatz 2:

Diese der Förderung des Verkehrsflusses dienende Bestimmung übernimmt im wesentlichen Artikel 13 Abs. 4 des Weltabkommens über Straßenverkehr. Sie tritt an die Stelle des unpraktikabel gewordenen § 14 StVO (alt).

#### Zu § 5

Die Vorschrift wendet sich nur an den Fahrverkehr. Falsches Überholen steht hinsichtlich der Gefährlichkeit für Leib und Leben mit an höchster Stelle unter den Unfallursachen (vgl. Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 104: Personenschadenanteil 21,6%). Dieselben Autoren haben ermittelt, daß zwar die Fälle überwiegen, in denen überhaupt nicht hätte überholt werden dürfen, daß aber auch bei der Durchführung der Überholung bis zum Wiedereinordnen häufig Fehler gemacht werden.

##### Zu Absatz 1:

Das strikte Gebot des Linksüberholens wird vorangestellt. Von ihm gibt es nur drei Ausnahmen, die in Absatz 7 und in § 7 ausdrücklich genannt sind.

##### Zu Absatz 2:

Nach den erwähnten Untersuchungen (Band I S. 103 Abschnitt VII und S. 105 Abschnitt VII) „werden 36,7% aller Überholunfälle dadurch heraufbeschworen, daß überholt wird, obwohl dieses Fahrmanöver im betreffenden Augenblick schlechthin unzulässig war!“. Verantwortungsloses Überholen an Stellen, an denen der Überholvorgang nicht mit Sicherheit innerhalb der übersehbaren Strecke der Fahrbahn abgeschlossen werden kann, verbieten schon die Worte „wer übersehen kann“. Die Worte „während des ganzen Überholvorgangs“ im Zusammenhang mit den folgenden Verhaltensvorschriften zeigen, daß das Überholen — wie das auch die Rechtsprechung zutreffend erkannt hat — mit dem Ansetzen beginnt und erst mit dem Wiedereinordnen nach rechts endet. Während dieser ganzen Zeit, also auch noch im letzten Stadium, muß eine Gefährdung oder auch nur Behinderung des Gegenverkehrs von Anfang an als ausgeschlossen betrachtet werden können. Mit den Worten „ausgeschlossen ist“ übernimmt der Gesetzgeber jene Formulierung des § 17 StVO (alt). Da diese Formel von der Rechtsprechung richtig dahin verstanden worden ist, daß damit das Äußerste an Sorgfalt verlangt wird, und da eine weniger strenge Formulierung den Irrtum besorgen ließe, daß hier ein Weniger verlangt würde, wird diese Formulierung beibehalten. Der Führer hat danach vor jedem Überholen gründliche und gewissenhafte Erwägungen darüber anzustellen, ob sich seine Absicht verantworten läßt. Jeder geringste Zweifel, ob nicht der Gegenverkehr auch nur zur



Verlangsamung veranlaßt werden könnte, muß dazu führen, das Manöver zu unterlassen. Fehlschätzungen gehen zivilrechtlich stets zu Lasten des Überholenden und schützen ihn auch in aller Regel nicht vor Bußgeld oder Strafe.

Satz 2 enthält in nur sprachlich geänderter Fassung das Verbot aus § 10 Abs. 1 Satz 2 StVO (alt).

Zu Absatz 3:

Zu Nr. 1:

Von der Übernahme der Vorschrift, daß das Überholen an unübersichtlichen Stellen verboten ist, hat der Gesetzgeber abgesehen; der Begriff ist viel zu eng und daher sogar irreführend. Gegen den Gesetzestext, der das Verbot „bei unklarer Verkehrslage“ — eine häufig wiederkehrende Formel aus der höchstrichterlichen Rechtsprechung — aufstellt, kann dies nicht eingewandt werden. Da der Gegenverkehr schon durch Absatz 2 ausreichend geschützt ist, kann sich die Unklarheit der Verkehrslage nur auf vorhandenen Querverkehr und vor allem auf das Verhalten des zu Überholenden beziehen. Ungeklärt ist dessen Verhalten jedenfalls so lange, wie nicht klar ist, daß dieser nicht Anstalten trifft, abzubiegen oder seinerseits zu überholen; unklar ist die Verkehrslage auch, solange sich der Fahrzeugführer nicht vergewissert hat, ob der zu Überholende nicht ausscheren muß, um an einem Hindernis auf der Fahrbahn vorbeizufahren.

Zu Absatz 4:

Satz 1 ist eine Konsequenz aus dem Grundprinzip des „defensiven Fahrens“, das in § 11 seinen normierten Ausdruck findet. Die Rechtsprechung hat bisher nur für Autobahnen mit Rücksicht auf deren Schnellverkehr das Gebot der Rückschaupflicht bejaht. Im übrigen verhält sich die Rechtsprechung zurückhaltend (Floegel-Hartung-Jagusch, 18. Aufl., 5c zu § 10 StVO). Sie hatte bisher einhellig den Grundsatz aufgestellt, daß es vor allem Aufgabe des Nachfolgenden sei, den Vorausfahrenden zu beobachten und sich dessen Fahrweise anzupassen. Eine völlige Umkehrung würde dazu führen, daß der Schnellere oder auch nur der Rücksichtslosere sich eine Art Vorrang schaffen könnte. Auch der Gesetzgeber lehnt es daher ab, eine Rückschaupflicht ausnahmslos einzuführen. Bei der Fortbildung des Rechts im Interesse der Förderung der Straßenverkehrssicherheit durfte aber nicht übersehen werden, daß seit der Einführung jenes Grundsatzes durch die Rechtsprechung ein erheblicher Wandel eingetreten ist. Kraftfahrzeuge sind nun durchweg mit wenigstens zwei Spiegeln ausgestattet. Daß man „hinten keine Augen“ habe, ist damit für den wesentlichen Teil des Verkehrs nicht mehr richtig. Der vorsichtige und auch der verantwortungsbewußte Fahrzeugführer wirft auch heute schon, bevor er überholt, in aller Regel einen Blick nach rückwärts. Im übrigen liegt es auch im Zuge des Bestrebens, von jedem, der seinen Fahrstreifen wechselt, besondere Vorsicht zu verlangen, wenn man das beim Überholen, mit dem ein Fahrstreifenwechsel in der Regel verbunden ist, ebenfalls tut. Rückschaupflicht vor jedem Überholen zu gebieten, wäre verfehlt. Wer z. B. einen Fußgänger überholt und dazu nicht auszuscheren braucht, hat zur Rückschau keinen Anlaß. Unter einem Ausscheren ist aber nicht jede noch so geringfügige Seitwärtsbewegung zu verstehen. Wenn der Sicherheitsabstand zu einem Fahrzeug, das als links daneben fahrend gedacht wird, durch die Seitwärtsbewegung nicht aufgebraucht würde, liegt kein Ausscheren vor. Daß sich aus der Rückschaupflicht vor dem Ausscheren eine Umkehrung der Verantwortlichkeit ableiten ließe, wird durch Absatz 3 Nr. 1 ausgeschlossen; vgl. dazu oben zu Absatz 3, zu Nr. 1. Dem Nachfolgenden bleibt die vorgehende und ausnahmslos bestehende Pflicht, den Vordermann aufmerksam zu beobachten.

Die Weltregel des Blinkens bei jedem Ausscheren sogar innerhalb geschlossener Ortschaften wird übernommen.

Daß der Seitenabstand ausreichend sein müsse, wird nicht ausdrücklich gesagt. Das folgt aus § 1. Wobei sich wohl von selbst versteht, daß der Seitenabstand nicht bloß dann nicht ausreicht, wenn das Schwanken des Fahrzeugs oder der Luftzug Gefahren heraufbeschwören würde, sondern schon dann, wenn der zu Überholende infolge Überraschung zu gefährlichen, unbewußten Reaktionen veranlaßt werden könnte.

Daß sich der Überholende so bald wie möglich wieder nach rechts einzuordnen habe, ergibt sich an sich schon aus § 2 Abs. 2; Die Wiederholung an dieser Stelle ist gerechtfertigt angesichts der häufig zu beobachtenden Unsitte, auch weiterhin auf dem Überholstreifen zu bleiben, obwohl weder die Verkehrsdichte noch die Verkehrslage das erlaubt. Der letzte Satz macht deutlich, daß in keinem Falle eine Behinderung erlaubt ist, insbesondere die Notwendigkeit, sich wegen Gegenverkehrs schnellstens wieder nach rechts einzuordnen, das „Schneiden“ des Überholten nicht als unvermeidbar (§ 1 Abs. 2) rechtfertigt.

Zu Absatz 5:

Diese Vorschrift erlaubt die Ankündigung der Überholabsicht durch Schall- oder Leuchtzeichen nur noch außerhalb geschlossener Ortschaften.

Ein Bedürfnis, auch innerhalb geschlossener Ortschaften wenigstens bei Nacht die Abgabe von Leuchtzeichen zu solchem Zweck zu gestatten, wie es noch § 12 StVO (alt) tut, ist nicht anzuerkennen; diese Erlaubnis verleitet im Gegenteil dazu, sich das Überholen auf solche Weise zu erzwingen. Das neue Verbot dient so der Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs.

Kurz gegeben werden Warnzeichen nur dann, wenn sie stoßweise und auch insgesamt nur wenige Sekunden gegeben werden. An die Stelle des zu weit gehenden Verbots von Leuchtzeichen, wenn Verkehrsteilnehmer geblendet werden „können“, tritt das beschränktere tatsächlichen Blendens.

Zu Absatz 6:

Während Satz 1 geltendes Recht aufrecht erhält, wird mit dem Satz 2 eine wichtige Vorschrift des Weltrechts übernommen. Schlangen hinter langsamen, schweren Lastkraftwagen sind nicht bloß aus Gründen der Verkehrsflüssigkeit unerwünscht, sondern auch, weil ungeduldige Personenkraftwagenführer erfahrungsgemäß zu gefährlichen Überholmanövern neigen.

Zu Absatz 7:

Der Absatz bringt zwei schon heute geltende Ausnahmen vom Rechtsüberholverbot in verbesserter sprachlicher Fassung. Erwähnenswert ist nur, daß Voraussetzung solchen Rechtsüberholens in Satz 1 auch die gegenwärtige Anzeige der beabsichtigten Fahrtrichtungsänderung ist, das Rechtsüberholen also auch dann verboten ist, wenn der Eingordnete das Blinken inzwischen eingestellt hat; in solchen Fällen wird sich das Überholen regelmäßig wegen Unklarheit der Verkehrslage überhaupt verbieten.

Zu § 6

Die Vorschrift ist neu. Sie bringt die Lösung der Frage, welcher Verkehrsrichtung der Vorrang gebührt, wenn die Fahrbahn durch ein Hindernis vorübergehend verengt ist. Sie gibt den Vorrang derjenigen Verkehrsrichtung, deren Fahrstreifen frei ist. Diese Lösung entspricht der einhelligen Verkehrsübung, übrigens auch in anderen europäischen Ländern. Diese Verkehrsübung zu legalisieren, erscheint um so dringlicher, als die Verkehrsübung bei dauernder (baulicher) Verengung der Fahrbahn ebenso einhellig dem den Vorrang gewährt, der zuerst den Engpaß erreicht hat; der dadurch gegebene Anreiz zur Beschleunigung wird so den Beteiligten für die übergroße Zahl der Begegnungsfälle genommen. Der erwähnte Fall der Begegnung vor einer dauernden Fahrbahnverengung wird nicht ausdrücklich behandelt; dieser Fall ist auch in der StVO (alt) nicht geregelt und hat bisher in der Praxis noch zu keinen Zweifeln Anlaß gegeben.

Weshalb das Vorbeifahren an einem Hindernis im Anschluß an das Überholen behandelt wird, bedarf einer kurzen Begründung. Beiden Fällen ist zunächst gemeinsam die häufige Frage der Benutzung der Fahrbahnhälften für den Gegenverkehr. Die strengen Normen für die Zulässigkeit des Überholens dürfen nicht auf das Vorbeifahren übertragen werden. Es ist einem, der überholen will, durchaus zuzumuten, so lange davon abzusehen, wie er nicht den erforderlichen Überblick hat, nicht aber dem, der gezwungen ist, zur Vorbeifahrt auf die andere Fahrbahnhälfte auszuweichen. Daß der Vorbeifahrende sich im übrigen wie der Überholende zu verhalten hat, ist in Satz 2 ausdrücklich gesagt.

## Zu § 7

Die Vorschrift ist neu. Sie betrifft, wie schon die Überschrift sagt, lediglich den Fahrverkehr. Die ständige Zunahme des Verkehrs und der Ausbau des Straßennetzes haben es mit sich gebracht, daß auch in Deutschland das Fahren in Fahrstreifen nebeneinander zu einer alltäglichen Erscheinung geworden ist. In Zeiten des Stoßverkehrs der Großstädte, an Feiertagen sogar auch auf freier Strecke, auf gewissen Autobahnstrecken täglich, zwingt die Verkehrsdichte zu solcher Ausnutzung der ganzen Fahrbahnfläche. Aber auch in ruhigeren Zeiten scheinen breite Straßen, vor allem markierte Straßen dazu einzuladen. Der Gesetzgeber hat bisher nicht eingegriffen.

Der Vorentwurf hatte vorsichtig tastend die Voraussetzungen des Nebeneinanderfahrens umrissen und wenige Verhaltensregeln für diese Art des Fahrens aufgestellt. Auch die CEMT war zunächst nicht weitergegangen. Inzwischen sind Jahre ins Land gegangen. Im Verkehr haben sich bereits bestimmte Übungen entwickelt. Die Verkehrswissenschaft hat sich des Phänomens angenommen und Untersuchungen vorgenommen. Das Weltabkommen löst das Problem so, wie § 7 es im Ergebnis tut. Zugunsten amerikanischer Staaten, in denen über die vorgesehene Regelung hinaus schon lange das „Spurhalten“ (stay in lane) gilt und daher das Rechtsüberholen in noch größerem Umfang gestattet ist, eröffnet das Weltabkommen eine sehr weitgehende Erlaubnis, den Fahrstreifen zu wählen und auf ihm zu bleiben. Diese Erlaubnis ist in Europa nicht übernommen worden.

Da es sich um Ausnahmen von Rechtsfahrgebot und Linksüberholgebot und um Beschränkungen des Fahrstreifenwechsels handelt, ist es zweckmäßig, die vorgesehenen Verhaltensregeln zu erläutern, bevor zu prüfen ist, unter welchen Voraussetzungen diese Ausnahmen zu gestatten und diese Verbote berechtigt sind.

Der Fahrstreifenwechsel wird beschränkt. Schon das Verbot, einen solchen vorzunehmen, wenn eine Gefährdung nicht ausgeschlossen ist, wird weithin das sichernde amerikanische Gebot des stay in lane verwirklichen. Das absolute Verbot, nach rechts zu wechseln, es sei denn, um dort zu halten oder nach rechts abzubiegen oder einer durch Pfeile vorgeschriebenen Fahrtrichtung zu folgen, unterbindet eine besonders gefährliche, leider häufig zu beobachtende Unsitte, nämlich die des „Springens“ oder „Schwänzeln“. Das ist um so dringlicher, als solch egozentrische Kraftfahrer nicht nur kein Gefühl dafür zu haben scheinen, daß der Massentransport das eigene Vorwärtstkommen ohne jede Rücksicht auf andere schlechthin verbietet, sondern sich zudem, die anderen geradezu verhöhnend, als besonders flotte Verkehrsteilnehmer dünken. Die Verkehrsüberwachung wird dieser groben Unsitte ihr besonderes Augenmerk schenken müssen. Jene Beschränkung des Fahrstreifenwechsels nach rechts unterstützt zudem die Tendenz, sich, solange es geht, möglichst weit rechts zu halten, weil man von dort aus die größte Bewegungsfreiheit auf der Fahrbahn behält.

Als die zwei Voraussetzungen, unter denen die eben genannten Regeln für das Nebeneinanderfahren gelten sollen, werden in dem Weltabkommen genannt: Der Verkehr muß so dicht sein, daß sämtliche Fahrstreifen für eine Richtung, also auch der am meisten links liegende, den man auch Überholstreifen nennt, befahren werden, und die Fahrzeuge sollen sich auf allen diesen Fahrstreifen in einem solch mäßigen Abstand folgen, daß die Geschwindigkeit der nachfolgenden Fahrzeuge von der der vorausfahrenden abhängt. Die erste Voraussetzung wird uneingeschränkt übernommen. Die zweite bedarf einer Umformulierung. Umfassende Untersuchungen der Verkehrswissenschaft haben ergeben, daß die Geschwindigkeit des nachfolgenden Fahrzeugs schon dann von der des vorausfahrenden beeinflusst werden kann, wenn dieses in einem zeitlichen Abstand von 7 Sekunden vorausfährt. Solch weite Ausdehnung namentlich des Rechtsüberholens unter Beschränkungen des Fahrstreifenwechsels ist im Weltabkommen nicht gemeint. Es erweist sich also, daß die Abhängigkeit der Geschwindigkeit eines nachfolgenden Fahrzeugs von dem des vorausfahrenden sich nicht als Kriterium eignet. § 7 beschränkt deshalb die Regeln des Nebeneinanderfahrens darauf, daß sich bereits auf allen Fahrstreifen für eine Richtung Fahrzeugschlangen gebildet haben, d. h. die Kraftfahrzeuge zwar nicht Stoßstange an

Stoßstange fahren müssen, aber jedenfalls nicht mit einem Abstand, der den gebotenen Sicherheitsabstand wesentlich übersteigt.

Daß solche Fahrstreifenwechsel wie bei mit wesentlichem Ausscheren verbundenem Überholen (§ 5) anzukündigen sind, ist angesichts der Verkehrsdichte ein Gebot der Sicherheit. Sieht man § 7 zusammen mit der Lockerung des Rechtsfahrgebots in § 2 Abs. 2 Satz 2 und in d) hinter Zeichen 340 und mit § 37 Abs. 2 Nr. 5, der Nebeneinanderfahren dort, wo Lichtzeichen den Verkehr regeln, auch dann gestattet, wenn die Verkehrsdichte das nicht rechtfertigt, dann hat der Gesetzgeber wohl das getroffen, was sich als Verkehrsübung verantwortungsbewußter Kraftfahrer bereits herausgebildet hat. Der Massentransport wird nur insoweit reglementiert, als dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist.

## Zu § 8

Diese Vorschrift wendet sich an den Fahrverkehr und an solche Fußgänger, die auf der Fahrbahn Fahrzeuge mitführen.

## Zu Absatz 1:

Der Absatz bestimmt, wer die Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen hat. Er bringt keine Änderung des bestehenden Rechtszustandes.

Mit Recht hat es die Rechtsprechung für erforderlich gehalten, dort, wo ein unbedeutender Seitenweg einmündet, zwar keine Ausnahme vom Grundsatz „Rechts vor Links“ zu machen, aber dem Benutzer eines solchen Seitenweges ein Verhalten vorzuschreiben, das eine Gefährdung der Benutzung der querenden Straße ausschließt. Diese Rechtsprechung, die sich auf § 1 stützt, kann und soll auch künftig bestehen bleiben, obwohl nun in Anlehnung an das Weltabkommen den Benutzern von Feld- und Waldwegen die Vorfahrt genommen wird. Daß damit Wiesen-, Sand- und Moorwege gleichfalls gemeint sind, kann nicht zweifelhaft sein. Die übergroße Zahl der Benutzer eines Feldweges kennt diesen als solchen, so daß schon aus diesem Grunde die Bestimmung dem Verkehr auf der anderen Straße weitgehend Schutz gewährt wird. Dennoch dürfen auch Ortsfremden, wenn dem Verkehr wirklich gedient sein soll, keine komplizierten Überlegungen zugemutet werden. Daher darf überall dort, wo nicht auf den ersten Blick erkennbar ist, daß es sich um einen Feld- oder Waldweg handelt, die Beschilderung nicht fehlen. Das wird die Vwv vorschreiben.

## Zu Absatz 2:

Dieser Absatz sagt dem Wartepflichtigen, wie er sich zu verhalten hat. Die StVO (alt) schweigt im wesentlichen darüber. Da sich nach den Unfallstatistiken die Vorfahrtverletzung seit Jahren als besonders gefährliches Delikt erwiesen hat und dabei Personenschäden eine beträchtliche Rolle spielen („Bei jedem fünften Unfall, der auf Verletzung der Vorfahrt beruht, werden Personen verletzt oder getötet“ — Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 58), ist es Aufgabe des Gesetzgebers, solche Verhaltensvorschriften zu geben. Er kann sich dabei an die von der Rechtsprechung erarbeiteten, sachgerechten Grundsätze halten.

In Satz 1 erscheint zunächst der Rechtsgedanke wieder, der bisher in § 9 Abs. 2 StVO (alt) nur einen unzulänglichen Niederschlag gefunden hatte. „Wer in eine Vorfahrtstraße . . . einbiegen oder diese überqueren will, hat mäßige Geschwindigkeit einzuhalten“ fordert von etwa — die Wartepflicht setzt einen anderen, der die Vorfahrt hat, voraus — Wartepflichtigen zu viel und gibt dem anderen zu wenig. Ist eine Kreuzung nach beiden Seiten weithin übersehbar und nähert sich dort kein Fahrzeug, dann besteht kein Anlaß, die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen. Dagegen erfordert es die Flüssigkeit des Verkehrs nicht nur auf Kreuzungen, wo die Vorfahrt durch Verkehrszeichen geregelt ist, sondern auch überall dort, wo an Kreuzungen „Rechts vor Links“ gilt, daß der Wartepflichtige demjenigen, der die Vorfahrt hat, rechtzeitig zu erkennen gibt, daß er warten wird. Das gilt nicht bloß dort, wo die gegenseitige Annäherung auf weite Strecken zu erkennen ist, sondern vor allem dort, wo dies erst auf kürzere Entfernung möglich ist. Das geforderte „Fahrverhalten“ besteht vor allem darin, die Geschwindigkeit rechtzeitig zu mäßigen. Je später sich die beiden sehen können, um so geringer muß die Geschwindigkeit des Wartepflichtigen



sein. Die Vorschrift will der verbreiteten, den Verkehrsfluß hemmenden und denjenigen, der die Vorfahrt hat, irritierenden Unsitte Wartepflichtiger steuern, an die Kreuzung vorsich heranzufahren und erst auf den letzten Metern scharf zu bremsen.

Der zweite Satz gibt die Anforderungen wieder, welche an den Wartepflichtigen unmittelbar vor der Kreuzung gestellt werden. Sie sind im Hinblick auf das Weltabkommen gegenüber den sehr strengen Anforderungen, die die Rechtsprechung bisher stellte, geringfügig gelockert worden. Das Weltabkommen verbietet dem Wartepflichtigen nur dann, seine Fahrt fortzusetzen, wenn er dadurch den Vorfahrtberechtigten zwingen könnte, Richtung oder Geschwindigkeit unvermittelt zu ändern. Damit nimmt das Weltabkommen jedenfalls eine nicht besonders erhebliche Behinderung des Vorfahrtberechtigten in Kauf. Das ist sachgerecht. Es kann dem Vorfahrtberechtigten sehr wohl zugemutet werden, auch einmal zugunsten eines Wartepflichtigen wenigstens den Fuß vom Gashebel zu nehmen, obwohl er dadurch schon behindert wird.

Die Wiederholung der schon in § 5 Abs. 2 verwendeten Formulierung „übersehen kann“ unterstreicht, daß auch hier eine angestrenzte Beobachtung des Verkehrs auf der anderen Straße gefordert wird. Ob sich dieser Verkehr auf der richtigen oder auf der falschen Straßenseite bewegt, ist ebenso belanglos, wie, ob dieser eine angemessene Geschwindigkeit einhält. Jedes Verschätzen geht auch hier zu Lasten des Wartepflichtigen.

In Satz 2 wird für das Verhalten des Wartepflichtigen vorausgesetzt, daß dieser den Verkehr auf der anderen Straße übersehen kann. Dann muß man ihm bei Unübersichtlichkeit solches „Übersehen“ auch ermöglichen. In solchen Fällen erlaubt daher Satz 3 dem Wartepflichtigen, sich vorsichtig in die Kreuzung hineinzutasten, bis er die Übersicht hat. Der plastische Ausdruck „hineintasten“ wurde der Rechtsprechung entnommen.

Der letzte Satz übernimmt die Rechtsprechung, wonach der Abbiegende seine Vorfahrt nicht durch das Abbiegen verliert und ein Vorfahrtfall auch schon dann vorliegt, wenn die Fahrlinien der beiden Fahrzeuge sich nicht kreuzen, sondern sich nur nähern.

#### Zu Absatz 3:

Fußgänger, die Fahrzeuge mitführen, sind nicht dem Fahr-, sondern dem Fußgängerverkehr zugeordnet (vgl. § 25 Abs. 2). Satz 2 dient deshalb nur der Klarstellung.

#### Zu § 9

Während sich die §§ 2 bis 7 im wesentlichen mit dem Längsverkehr befassen und § 8 das Verhalten von Querverkehr zu Längsverkehr an Kreuzungen und Einmündungen behandelt, folgen nun zwei Paragraphen, die sich mit dem gefährlichen Fahrmanöver der Richtungsänderung des Längsverkehrs selbst (§ 9) und mit, wie man im Gegensatz dazu sagen kann, Gefahren für diesen Längsverkehr von außen (§ 10) befassen.

Auch § 9 wendet sich nur an den Fahrverkehr.

§ 11 der geltenden StVO verwendet den Begriff der Fahrtrichtungsänderung als eine Zusammenfassung dessen, was sie in § 8 Abs. 3 unter „Einbiegen in eine andere Straße“ und unter „Einfahren (in ein Grundstück)“ (§ 17 Abs. 1) versteht. An Stelle dieser drei Begriffe (Fahrtrichtungsänderung, Einbiegen, Einfahren), von denen sich keiner umfassender verwenden läßt, wird der des „Abbiegens“ gesetzt.

#### Zu Absatz 1:

Der Absatz bringt im wesentlichen geltendes Recht. Allerdings verlangt er, abweichend von § 11 Abs. 1 StVO (alt), das Blinken auch dann, wenn weit und breit niemand im Weg ist. Das wird von umsichtigen Fahrern schon heute so geübt und hat den Vorzug, den Fahrer an automatische Betätigung des Blinkers zu gewöhnen.

Eine gewisse sachliche Änderung liegt ferner darin, daß Linksabbiegern das Ausfahren eines weiten Bogens nicht mehr ausdrücklich befohlen wird. Das war in Deutschland seit mehr als 50 Jahren scheinbar unumstößliches Gesetz. Dennoch darf das Gebot nicht ausdrücklich aufrechterhalten werden. Der weite Bogen ist schon mit dem Gebot des Einordnens zur Mitte einigermaßen problematisch geworden. Die derzeitige Verkehrspraxis, auch in umliegenden

Ländern, ist z. T. darüber hinweggegangen, und zwar in einem Umfang, daß es sich nicht einmal mehr verantworten ließe, das Gebot auch nur als Grundsatzregel zu belassen.

Die Entwicklung geht andere Wege. Das Ausfahren des weiten Bogens würde stärkeren Verkehr selbst auf großräumigen Kreuzungen hemmen; auf engen Kreuzungen kämen die Fahrzeuge überhaupt nicht aneinander vorbei, so daß der einzelne, in Zeiten des Spitzenverkehrs eine ganze Reihe von Fahrzeugen, warten müßte. Der Verkehr muß eben in solchen Fällen das Minus an gesetzlicher Regelung durch größere Vorsicht ausgleichen und tut es auch. Straßenbauer und Verkehrsbehörden gehen immer mehr dazu über, durch bauliche Maßnahmen oder durch Markierung von Leitlinien den Abbiegeverkehr in flachen Bogen über Kreuzungen zu lenken. Auch das wird je länger je mehr Einfluß auf die Fahrweise der Linksabbieger haben. Für den Gesetzgeber besteht danach Anlaß, die weitere Entwicklung abzuwarten.

Satz 3 will das Problem lösen, wie sich die Vorschrift des § 2 Abs. 3 zu dem Gebot des Einordnens „bis zur Mitte“ verhält. Die Rücksicht auf die Schienenbahn soll danach dann zurücktreten, wenn eine Schienenbahn noch nicht sichtbar herankommt.

Der letzte Satz dient dem Schutz des nachfolgenden Verkehrs. Während die Pflicht zur Rückschau vor dem Einordnen heute schon völlig unbestritten ist und eine nochmalige Rückschau (vor dem Abbiegen) nur für den Fall gefordert wird, daß die Verkehrslage sie erfordert (vgl. die Zusammenstellung der Rechtsprechung bei Floegel-Hartung 18. Aufl. 16b zu § 8 StVO), befreit die Verordnung nun, im Sicherheitsinteresse weitgehend, von der zweiten Rückschau nur für den Fall, daß eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist, z. B. beim Einordnen an den linken Fahrbahnrand.

#### Zu Absatz 2:

Der Absatz übernimmt die bisherige Regelung.

#### Zu Absatz 3:

Satz 1 übernimmt im wesentlichen die bisherige Regelung. Satz 2 erweitert sachgerecht die Pflicht zu besonderer Rücksicht auf Fußgänger auf alle Abbieger.

#### Zu Absatz 4:

Der Absatz legt eine bereits durch allgemeine Anerkennung sanktionierte Übung der Fahrpraxis nun auch ausdrücklich in der Verordnung fest.

#### Zu Absatz 5:

Die Worte „darüber hinaus“ verweisen auf die in den vorhergehenden Absätzen begründeten Pflichten und machen deutlich, daß bei diesen besonders gefährlichen Fahrmanövern ein Ubriges zu tun ist. Wie weit die „darüber hinaus“ bestehenden Pflichten je nach den Umständen gehen können, wird durch die ausdrücklich erwähnte Pflicht, sich erforderlichenfalls einweisen zu lassen, aufgezeigt.

Während das Gefährdungsverbot hier erwähnt werden muß, weil dafür strengere Anforderungen an Vorsicht und Aufmerksamkeit des Wartepflichtigen gestellt werden, als § 1 Abs. 2 verlangt („ausgeschlossen ist“, vgl. zu § 5 zu Absatz 2), kann von der Wiedergabe der übrigen in § 1 Abs. 2 enthaltenen Verbote abgesehen werden.

#### Zu § 10

Die geltende StVO fordert in ihrem § 17 mit Recht für das Ausfahren aus Grundstücken das Äußerste an Sorgfalt. Schon der Vorentwurf (DAR 1963 S. 29 ff.) sah vor, man dürfe nicht weniger von denen verlangen, die von anderen Straßenteilen auf die Fahrbahn einfahren. Das sind Fahrzeuge, die auf Gehwegen, Seitenstreifen oder von der Fahrbahn abgesetzten Parkplätzen gehalten haben oder die auf Straßen mit mehr als zwei Fahrbahnen einen Fahrbahnwechsel vornehmen. Auch ihnen ist im Interesse der Sicherheit des Verkehrs anzurathen, sich erforderlichenfalls einweisen zu lassen; man kann heute schon häufig beobachten, daß sich die Fahrzeugführer von Mitfahrern, aber auch von Hoteldienern oder Gastgebern einwinken lassen. Zu den von anderen Straßenteilen Einfahrenden gehören schließlich auch die Radfahrer, die von Radwegen oder Seitenstreifen auf die Fahrbahn einbiegen. Auch sie müssen mehr als besondere Rücksicht, wie sie

bisher § 27 Abs. 3 StVO verlangt, nämlich das Äußerste an Sorgfalt aufzubieten. Sie werden sich zwar kaum je einweisen lassen müssen; dafür haben sie dann eben bei Unübersichtlichkeit abzusitzen.

Die Verordnung geht noch weiter. Sie fordert dieses Äußerste an Sorgfalt auch von dem, der vom Fahrbahnrand anfahren will. Auch diese verschärften Anforderungen an den Fahrverkehr sind geboten, weil ein Schwerpunkt unfallträchtiger Fahrstreifenänderungen im plötzlichen Ausschwenken nach links beim Anfahren liegt (Meyer-Jacobi-Stiefel, Band I S. 38: „Offenbar halten es viele Kraftfahrer ... für überflüssig, sich beim Starten erst zu überzeugen, ob sie sich gefahrlos in den Verkehrsstrom einordnen können; sie fahren sofort drauflos“).

Daß die Gefährlichkeit dieser Verkehrsvorgänge häufig dazu verpflichtet, sie durch Blinken anzukündigen, weiß der Vernünftige und Verantwortungsbewußte schon heute und tut es auch. Es ist daher nur noch ein kleiner Schritt, der sich verantworten läßt, die Weltregel aufzunehmen, die solches Blinken allgemein vorschreibt. Die Verkehrserziehung wird auch hier nachhelfen müssen.

#### Zu § 11

Den modernen Massenverkehr in Fluß zu halten, ist nur möglich, wenn jeder einzelne sich auf die jeweilige Verkehrslage einstellt. Jedem ist daher aufgegeben, sein Augenmerk auch darauf zu richten, ob er nicht durch sein Verhalten dazu beitragen kann und muß, verwinkelte Verkehrslagen zu entwirren. Da sich der Massenverkehr auf die Dauer nur durch Mithilfe aller aufrechterhalten läßt, bedarf es auch der Möglichkeit, grobe Störenfriede zur Rechenschaft zu ziehen. Bisher konnte lediglich auf Grund des allgemeinen Verbots vermeidbarer Behinderung eingeschritten werden. Richtig gesehen ist diese Regelung lückenhaft. Denn es ist jedenfalls zweifelhaft, ob Verkehrsteilnehmer, denen die Verordnung ausdrücklich Vorrang einräumt, dieses Verbot verletzen können. Die Rechtsprechung hat zwar Vorfahrtberechtigte, die, auf ihr „Recht“ pochend, einen Unfall herbeigeführt haben, wegen Verletzung des bisherigen § 1 bestraft. Dabei ging es aber jeweils um Schädigungstatbestände. Es ist schwerlich aus § 1 zu entnehmen, daß die Beanspruchung eines Vorrangs, welche die Behinderung Wartepflichtiger zur Folge hat, etwa verboten sein könnte. Denn der, dem der Vorrang im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs eingeräumt ist, behindert zwangsläufig den Wartepflichtigen, und zwar nach den Umständen durchaus vermeidbar. Er soll im Regelfall sogar behindern; denn der Verkehrsfluß würde schon in bedenklichem Maße gehemmt, wenn auch nur ein erheblicher Teil der mit Vorrang Ausgestatteten davon keinen Gebrauch machte. § 1 paßt insoweit für Vorrangfälle nicht. Es ist daher notwendig, ausdrücklich zu normieren, daß auch Verkehrsteilnehmer, denen Vorrang eingeräumt ist, u. U. darauf verzichten müssen.

Da die hier aufzustellende Regel wegen ihres weiten Anwendungsbereichs notgedrungen abstrakt gefaßt werden muß, greift der Gesetzgeber wieder einmal im Interesse der Lesbarkeit zu dem Hilfsmittel, zunächst in Absatz 1 ein einprägsames, drastisches Beispiel einer besonders lästigen Verkehrsbehinderung vorzuschicken, nämlich das für verantwortungsbewußte Fahrzeugführer selbstverständliche Verbot der Einfahrt in eine verstopfte Kreuzung.

Absatz 2 konkretisiert in gewissem Umfang den § 1 Abs. 1. Er ist, wie jener, nicht bußgeldbewehrt. Sein Anwendungsbereich ist groß. Er soll dazu beitragen, in Fällen des Nebeneinanderfahrens (§ 7) denjenigen, der seine „Fahrspur hält“, dazu zu bringen, anderen, die ihren Fahrstreifen verlassen müssen, zu helfen; er soll das amerikanische Verkehrsschild „merging traffic“ ersetzen, das den auf der durchgehenden Bahn (z. B. von Autobahnen) Fahrenden dazu verpflichtet, dem Einfahrenden das Einfädeln zu ermöglichen. Beispielfhaft sind auch folgende Verkehrssituationen: Ein an sich wartepflichtiger Lastzug ist auf eine nach beiden Seiten nur auf kurze Strecken übersehbare Straße bis zur Mitte eingefahren, um dann auf diese Straße nach links einzubiegen. Auf der von ihm blockierten Straßenseite sammelt sich eine Reihe von Fahrzeugen; wenn in diesem Augenblick einzelne Fahr-

zeuge von rechts herankommen, so haben sie zu warten, bis dieser Zug die Kreuzung freigemacht hat. Dasselbe gilt, wenn auf einer schmalen Straße ein Linksabbieger auf einzelne entgegenkommende, geradeaus fahrende Fahrzeuge warten müßte, und sich hinter ihm schon eine Fahrzeugschlange gebildet hat; dann haben die entgegenkommenden Fahrzeuge gegebenenfalls zu warten. Dasselbe gilt an Straßenengpässen. Aber auch Fußgänger oder Radfahrer, auf die von abbiegenden Fahrzeugen ja besondere Rücksicht zu nehmen ist, haben stehen zu bleiben, wenn die abbiegenden Fahrzeuge durch das ihnen vorgeschriebene Warten den Verkehrsfluß auf der anderen Straße behindern würden. Fußgänger müssen auch davon abgehalten werden, einen Fußgängerüberweg gerade dann zu betreten, wenn ein ganzer Pulk von Kraftfahrzeugen herankommt.

Ohne gegenseitige Rücksicht geht es in solchen Fällen nicht. Die Norm ist freilich in anderer Richtung gewollt eng gefaßt. Die Formel „wenn die Verkehrslage es erfordert“ will Fälle ausnehmen, in denen es nur zweckmäßig und nicht eindeutig geboten ist, auf den Vorrang zu verzichten. Nur wirkliche Störenfriede werden erfaßt.

Der zweite Halbsatz des Absatzes 2 ist notwendig. Fehlte er, so wäre jedenfalls problematisch, inwieweit der Vertrauensgrundsatz hier Geltung hat. Ihn in den hier behandelten Fällen einzuschränken, ist im Interesse der Sicherheit geboten. Im übrigen zeigt der halbe Satz ausdrücklich, daß die Verordnung den Vertrauensgrundsatz im Prinzip nicht antasten will.

#### Zu § 12

Nachdem die Paragraphen 2 bis 11 sich mit dem fließenden Verkehr befaßt haben, folgt nun eine Zusammenfassung fast aller Regeln für den sogenannten ruhenden Verkehr in drei Paragraphen. Ergänzend ist auf § 17 Abs. 4 letzter Satz, und auf § 18 Abs. 8 hinzuweisen.

#### Zu Absatz 1:

Was unter Halten zu verstehen ist, steht schon in den Leitgedanken (unter 3). Die unter 1 bis 6 aufgezählten Haltverbote sind Weltregeln, sie bedürfen im einzelnen keiner Begründung. Daß das geltende Recht in den Fällen der Nummern 1 und 2 (nur) Parkverbote erlassen hat, ist schwer verständlich.

#### Zu Absatz 2:

Die Definition des Parkens in § 16 der bisherigen StVO („Aufstellen von Fahrzeugen, soweit es nicht nur zum Ein- oder Aussteigen und Be- oder Entladen geschieht“) ist falsch. Sie widerspricht nicht nur der Volksauffassung, sondern auch dem, was § 16 selbst will. Die Definition ist ausschließlich auf das Parkverbotszeichen zugeschnitten und paßt für alle anderen Parkverbote desselben Paragraphen schlechterdings nicht. Abgesehen davon, daß in den meisten Fällen, in denen die StVO (alt) nur das Parken verbietet, sogar ein striktes Haltverbot erlassen werden muß, hat der frühere Gesetzgeber nicht deutlich genug erkannt und nicht unterschieden in Fälle, in denen eine zweckbeschränkte Halteerlaubnis am Platze ist, und Fälle, in denen sich eine zeitlich beschränkte Halteerlaubnis empfiehlt. Es gibt Örtlichkeiten, an denen das Be- und Entladen ohne Rücksicht auf die Dauer dieser Verrichtung gestattet werden muß, und es gibt andererseits Örtlichkeiten, an denen nur kurzfristiges Halten mit stets abfahrbereitem Führer gestattet werden kann. Beispiele mögen das verdeutlichen. Im geltenden Recht und in Absatz 3 dieses Paragraphen ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten. Jedes Halten dort zu verbieten, würde zu weit führen. Zu gestatten, dort einen Möbelwagen zu entladen, wäre unsinnig. Dasselbe gilt für das Verbot des Parkens 15 m vor und hinter Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel. Nebenbei ist auch nicht einzusehen, daß in solchen Fällen ein abfahrbereiter Führer dort nur zum Aus- und Einsteigenlassen oder zum Be- oder Entladenlassen kurze Zeit halten dürfte und nicht etwa auch zu kurzer Fahrtunterbrechung, zum Kartenstudium, zum Entnehmen von Zigaretten aus einem Automaten usw. Wo dagegen das Be- und Entladen ohne Zeitgrenze gestattet werden muß, dort ist das Zeichen 286 aufzustellen, das konsequent nunmehr den Namen „Ein-

geschränktes Haltverbot" bekommen soll; d. h. an diesen Stellen darf nur zu ganz bestimmten Zwecken gehalten werden.

Was auf einer Parkverbotsstrecke unbedenklich gestattet werden kann, ist in Absatz 2 gesagt. Der Gesetzgeber darf sich, wenn er eine sachgerechte Lösung finden will, nicht darauf beschränken, bei der Parkdefinition eine obere zeitliche Grenze des Haltens zu ziehen. Denn auch das Verlassen des Fahrzeugs ist von Bedeutung. Überall, wo das Parken verboten ist, verlangt das Verkehrsinteresse auch bei kürzerem Halten einen jederzeit abfahrtsbereiten Fahrzeugführer. Daß dieser, sobald das haltende Fahrzeug zum Hindernis wird, dann auch wirklich wegfahren muß, gehört zu jenen Selbstverständlichkeiten, die der Verkehrsgesetzgeber nicht aussprechen darf. Das ergibt sich aus § 1.

Die Verordnung zieht die Zeitgrenze, bei der das Halten zum Parken wird, strikt bei 3 Minuten. Der Vorentwurf hatte flexibler von „wenigen Minuten“ gesprochen. Mag solche Regelung auch eine der jeweiligen Örtlichkeit besser angepaßte Handhabung der Vorschrift gestatten, so liegt es doch wohl im Interesse der Verkehrsteilnehmer, eine klare Regelung zu erhalten.

Da die Verordnung damit von der bisherigen Definition abgehen muß, läßt es sich nicht vermeiden, im Text sachgerecht neu zu definieren. Hierbei bemüht sich die Verordnung, sich besonders volkstümlich und einprägsam auszudrücken. Was der Leser in Absatz 2 vorfindet, versteht er heute schon — trotz der bisherigen Legaldefinition — in Wirklichkeit unter Parken. Auch für Verwaltung und Gericht kann es dabei Zweifel nicht geben. Was unter dem Verlassen des Kraftfahrzeugs zu verstehen ist, das ist der ausgedehnten, sachlich zutreffenden Rechtsprechung zu § 35 StVO (alt) allgemein verständlich zu entnehmen.

**Zu Absatz 3:**

**Zu Nrn. 1, 4 und 5:**

Geltendes Recht wird übernommen.

**Zu Nr. 2:**

Dieses Verbot ist, stark abgeschwächt, dem Weltabkommen entnommen worden. Danach [Artikel 23 Abs. 3 Buchst. c) v)] soll das Parken an jeder Stelle verboten sein, wo das parkende Fahrzeug ein Verkehrszeichen oder ein Lichtzeichen der Sicht anderer Verkehrsteilnehmer entziehen würde. Ein so weitgehendes Parkverbot kann nicht übernommen werden. Dafür ist bei uns der Parkraum zu knapp und die Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen und Lichtzeichen zu weit fortgeschritten. Das Verbot wird deshalb sachgerecht eingeschränkt.

**Zu Nr. 3:**

Das bisherige Verbot wird, weil unerlässlich, erweitert. Es braucht in der Verordnung nicht gesagt zu werden, was unter einer schmalen Fahrbahn zu verstehen ist, weil der Zweck der Norm auf der Hand liegt.

**Zu Nr. 6:**

Das bisher in § 16 Abs. 1 Nr. 3 enthaltene Verbot wird sachgerecht konkretisiert. Die Bundesbahn strebt an Übergängen ein freies Sichtdreieck vom 50-m-Punkt an. Innerhalb geschlossener Ortschaften läßt sich wegen der Parkraumnot das Parkverbot nicht aufrechterhalten; erforderlichenfalls ist dort durch Verkehrszeichen abzuhefen.

**Zu Nr. 7:**

Das bisherige Verbot (§ 16 Abs. 2 letzter Halbsatz) war mißverständlich gefaßt; vgl. Hamm 10. 9. 1968 VerkMitt. 1969 Nr. 13. Die Neufassung will das Mißverständnis ausschließen.

**Zu Nr. 8:**

Die Verbote bedürfen hier keiner Begründung.

**Zu Absatz 4:**

Der Absatz bringt in Übereinstimmung mit dem Weltabkommen Vorschriften darüber, wo auf der Straße und wie dort zu parken und zu halten ist. Ob ein Seitenstreifen zum

Parken geeignet ist, kann für den Verkehrsteilnehmer zweifelhaft sein. In solchen Fällen kann durch Aufstellung des Unterrichtszeichens 388 das Notwendige gesagt werden. Es liegt im Interesse der Verkehrssicherheit, Fahrzeuge auch zu kurzem Halten, wie es der zweite Satz verlangt, an den Fahrbahnrand zu verweisen; das Halten „in zweiter Reihe“ wird damit untersagt. Die Vorschrift darf freilich nur als Regelsatz aufgestellt werden, der Ausnahmen duldet. Wenn Verkehrslage und Örtlichkeit es zulassen, genügt es durchaus, „auf der rechten Seite“ zu halten; dadurch wird zugleich häufig schwieriges Einordnen zwischen parkenden Fahrzeugen und stets das nicht ungefährliche Anfahren vom Fahrbahnrand (vgl. § 10) vermieden.

Satz 3 übernimmt geltendes Recht; es dient lediglich der Klarstellung, wenn neben dem Halten auch das Parken ausdrücklich erwähnt wird.

**Zu Absatz 5:**

Diese Vorschrift ist durch die herrschende Parkraumnot diktiert. Wie man vom Verkehr verlangen muß, daß er sich in den Verkehrsfluß einfügt, so kann und muß man ihn dazu verpflichten, auch beim Parken das Allgemeininteresse nicht zu vernachlässigen und nicht mit dem knappen Parkraum verschwenderisch umzugehen. Der Satz ist kein Programmsatz, sondern enthält ein durch § 24 StVG bußgeldbewehrtes Gebot (§ 49 Abs. 1 Nr. 12). Daß er sich nicht mehr konkretisieren läßt, braucht kaum gesagt zu werden. Der Pflichtbewußte weiß sehr wohl, wie er sich zu verhalten hat, derjenige, dem die erforderliche Verkehrsgesittung fehlt, bedarf der Erziehung. Es ist sachgemäß, für den, der nicht parken (sondern nur halten) will, die Vorschrift nur als Regelsatz aufzustellen.

**Zu § 13**

**Zu Absatz 1:**

Durch die Neufassung sollen zunächst zwei Streitfragen gelöst werden. Da die Parkzeit auf die Dauer des Laufs der Uhr beschränkt wird, ist die Ausnutzung der Restparkzeit erlaubt. Wenn der zweite Satz sagt, daß die längste auf der Uhr angegebene Parkzeit nicht überschritten werden dürfe, so ist es damit erlaubt, dann nachzuwerfen, wenn bei einer Uhr, die für mehrere Parkzeiten eingerichtet ist, die höchstzulässige Parkzeit noch nicht ausgenutzt worden ist. Wie beim eingeschränkten Haltverbotszeichen 286 darf auch hier das allgemeine Haltverbot nicht gelten, wenn nur zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen gehalten wird.

**Zu Absatz 2:**

Die Parkscheibe soll legalisiert werden. Ein Bedürfnis dazu ist anzuerkennen. Nur darf sie die Parkuhr, die sich bewährt hat, nicht verdrängen. Dort, wo der Parkraum so knapp ist, daß für einen kurzfristigen Umschlag der parkenden Fahrzeuge gesorgt werden muß, ist die Parkscheibe nicht verwendbar. Gewollt oder ungewollt ungenaue Einstellung der Scheibe auf den Zeiger — es geht um Millimeter — würde das auskalkulierte Parkumschlagprogramm durcheinanderbringen. Eine wirksame Überwachung wäre in solchen Fällen nicht möglich. Wo nur eine Parkdauer von einer viertel oder einer halben Stunde erlaubt werden kann, läßt sich das Ziel bloß mit Hilfe der Parkuhr erreichen. Nur dort, wo man großzügig sein kann, und etwa nur das sogenannte Dauerparken, vor allem von Beschäftigten, die ihre Wagen von Geschäftsbeginn am Morgen bis zum Geschäftsschluß am Abend vor ihrer Arbeitsstätte stehen lassen, unterbunden werden muß, genügt die Parkscheibe, um diesen Zweck zu erfüllen. Es ist auch gerecht, in diesen Fällen von der Erhebung einer Parkgebühr abzusehen und diese dort zu erheben, wo der Parkraum besonders knapp, besonders „teuer“ ist. Die Grenze, von der ab statt der Parkuhr die Parkscheibe zugelassen werden soll, wird die VwV ziehen. Ohne solche Grenzziehung entstünde eine Zeitzone, in der den Behörden die Wahl zwischen Parkuhr und Parkscheibe bliebe. Das ist deshalb nicht unbedenklich, weil die Zulässigkeit der Erhebung der Parkgebühr, mag man sie rechtlich wie auch immer qualifizieren, in solchen Fällen problematisch wäre.

Außer im Bereich eines Zonenhaltverbots wird die Verpflichtung zur Verwendung der Parkscheibe auf Parkplätzen zugelassen, die durch Zeichen 314 mit entsprechendem Zusatzschild gekennzeichnet sind.

#### Zu § 14

##### Zu Absatz 1:

Der Satz ist neu. Meyer-Jacobi-Stiefel, die Unfälle durch unachtsames Öffnen der Tür untersucht haben, teilen in Band I S. 38 mit, daß durch solche Unachtsamkeit 6,9% der durch fehlerhafte Richtungsänderung im weiteren Sinne verursachten Unfälle entstehen. Mit Recht bemerken jene Autoren, daß Unfälle dieser Art, durch die nicht selten schwere Personenschäden ausgelöst werden, sich ausnahmslos vermeiden lassen. Der Gesetzgeber hält es daher für geboten, dem Einsteigenden wie dem Aussteigenden die höchste Stufe an Sorgfalt aufzuerlegen; das Verbot vermeidbarer Behinderung (§ 1 Abs. 2) bleibt daneben bestehen.

##### Zu Absatz 2:

Die Vorschriften sind bereits geltendes Recht. Daß zur Sicherung gegen unbefugte Benutzung die Betätigung aller hierfür am Fahrzeug vorhandener Einrichtungen gehört, hat die Rechtsprechung geklärt.

#### Zu § 15

Die Vorschrift modernisiert und verschärft sachgerecht die bisherigen Vorschriften über die Sicherung liegengeliebener Fahrzeuge, da die mangelnde Sicherung solcher Fahrzeuge ungewöhnlich gefährlich ist; mit Recht hat der Strafgesetzbereiter den Tatbestand unter qualifizierenden Umständen unter die Verkehrsgefährdungstatbestände aufgenommen.

Es ist eine leidige Erfahrung, daß viele Fahrzeugführer nicht erfassen, in welchem Abstand Warndreiecke aufgestellt werden müssen, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen. Meist stehen sie sinnloserweise nur wenige Meter hinter dem Fahrzeug. Deshalb wird hier eine Zahl genannt, die klar machen wird, daß nur eine Aufstellung in erheblicher Entfernung wirklich sichern kann.

#### Zu § 16

##### Zu Absatz 1:

Der Absatz begnügt sich damit, aus § 12 StVO (alt) den Rechtsgedanken zu übernehmen, daß jede Abgabe von Warnzeichen als mißbräuchlich verboten ist, die nicht zur (erlaubten) Ankündigung des Überholens gestattet ist oder zur Warnung konkret gefährdeter Verkehrsteilnehmer geschieht. Dabei ist nicht mehr von der Gefahr durch das herannahende Fahrzeug die Rede, weil Warnzeichen u. U. auch aus einem haltenden Fahrzeug geboten sind, z. B. dann, wenn ein unachtsamer anderer Verkehrsteilnehmer aufzufahren droht.

Alle übrigen Vorschriften des § 12 StVO (alt), soweit sie nicht in § 5 Abs. 5 übernommen sind, erscheinen als entbehrlich. Während für den Fall des Überholens dort im einzelnen geregelt ist, welche Art von Warnzeichen und wie diese zu geben sind, wäre dies hier, wo es sich nur noch um die Warnung gefährdeter Verkehrsteilnehmer handelt, nicht sachgerecht; in solchen Fällen wird sich die Wahl und die Art der Abgabe der Warnzeichen danach zu richten haben, wie die Gefahr am besten abgewendet werden kann. Gestrichen wurde auch das ausdrückliche Gebot, gefährdete Verkehrsteilnehmer auf das herannahende Fahrzeug aufmerksam zu machen. Dieses Gebot ist nur in Grenzen sachgerecht. Die Abgabe eines Warnzeichens genügt nur dann und ist geboten, wenn damit gerechnet werden darf, daß der Gewarnte auch sachgerecht reagieren wird oder wenn die Gefahr durch andere Mittel, wie Verlangsamung der Fahrt oder Halten, nicht mehr gebannt werden kann und die Abgabe eines Warnzeichens noch Erfolg verspricht. Zum anderen darf ein Warnzeichen dann nicht gegeben werden und ist statt dessen zu bremsen, wenn das Warnzeichen die Gefahr vergrößern (der Gefährdete könnte erschrecken und um so unsicherer werden) oder andere Gefahren heraufbeschwören würde (andere Verkehrsteilnehmer könnten unsicher werden, nicht bloß Tiere, von denen in § 12 Abs. 2 StVO [alt] die Rede ist). An der Rechtslage ändert die Streichung

nichts; denn zur Abgabe eines Warnzeichens, wenn das wirklich geboten ist, verpflichtet schon § 1 Abs. 2.

##### Zu Absatz 2:

Fahrzeugführer, deren Fahrzeuge mit Warnblinkanlage (§ 53 a Abs. 4, § 72 Abs. 2 — zu § 53 a Abs. 4 — StVZO) ausgerüstet sind, neigen zu deren übertriebenen Benutzung; deshalb sind eingehende Benutzungsvorschriften geboten.

##### Zu Absatz 3:

Das Verbot muß bestehen bleiben, weil die Ausrüstungsvorschriften (hier: § 55 StVZO) nicht für Ausländer im internationalen Verkehr gelten, die deshalb mit ihren Mehrklanghupen zu uns einreisen dürfen.

#### Zu § 17

##### Zu Absatz 1:

Der Absatz wendet sich an den fließenden wie an den ruhenden Verkehr und an alle Arten von Verkehrsteilnehmern, denen Beleuchtungseinrichtungen vorgeschrieben sind. Welche Beleuchtungseinrichtungen das sind, erfahren die Kraftfahrer, Radfahrer und Fuhrleute aus der StVZO, die Führer geschlossener Verbände aus § 27 und die Viehtreiber aus § 28.

Wenn die Verordnung an der bisherigen Formel der StVO (alt) (z. B. § 23 Abs. 1) „vom Hereinbrechen der Dunkelheit“ nicht festhält und statt dessen „während der Dämmerung, bei Dunkelheit ...“ sagt, so soll damit nur deutlich gemacht werden, für welche Zeiten die Beleuchtung vorgeschrieben ist. Da die Dunkelheit in unseren Breiten nicht hereinbricht, sondern allmählich eintritt und weicht, erscheint eine solche Klarstellung als notwendig. Eine Rechtsänderung ist damit nicht beabsichtigt.

In Anlehnung an die Weltregeln wird die Vorschrift der Beleuchtung bei Tage („wenn die Witterung es erfordert“ § 23 Abs. 1 alt) sachgerecht erweitert. Nicht nur die Witterung kann das erfordern, sondern auch sonstige Beeinträchtigung der Sicht, so z. B. örtliche Gegebenheiten, wie ein unbeleuchteter Tunnel.

##### Zu Absatz 2:

Der erste Satz verlangt von den Kraftfahrern außerhalb wie innerhalb geschlossener Ortschaften unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 beim Fahren stets die Benutzung mindestens des Abblendlichts. Zunächst konnte das nicht verlangt werden, weil die CEMT-Regeln entgegenstanden. Die Verkehrsübung war in den europäischen Ländern so verschieden, daß es in einigen Ländern freigestellt wurde, ob man während der Dämmerung oder auf beleuchteten Straßen mit Abblendlicht oder nur mit Standlicht fährt. Gerade das aber ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit fast unerträglich. Führt ein Kraftfahrzeug mit Abblendlicht und ein anderes in der Nähe mit Standlicht, so besteht die Gefahr, daß das letztere von anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere von querenden Fußgängern, gar nicht wahrgenommen wird. Ein solches Verkehrsbild verleitet auch zu Fehlschätzungen über die Fahrgeschwindigkeit der verschiedenen beleuchteten Fahrzeuge. Nun eröffnet die Weltkonvention die Möglichkeit, auf nationaler Ebene zu entscheiden, ob innerhalb geschlossener Ortschaften allgemein Standlicht oder Abblendlicht vorgeschrieben wird. Die Verordnung verlangt das aus Sicherheitsgründen vorzuziehende Abblendlicht.

Die folgenden Sätze bringen Weltregeln und bedürfen keiner Begründung. Der letzte Satz enthält den mahnenden Hinweis auf das Gebot des Fahrens auf Sicht.

##### Zu Absatz 3:

Auch dieser Absatz wendet sich nur an Kraftfahrer. Er bringt im wesentlichen das, was heute schon gilt. Das Weltabkommen erlaubt die Benutzung der Nebelscheinwerfer nicht bloß bei Nebel und Schneefall, sondern auch bei „starkem Regen“. Da der Begriff „starker Nebel“ in § 33 Abs. 4 StVO (alt) der Rechtsprechung Schwierigkeiten bereitet hat, wählt die Verordnung sachgerecht für alle drei Niederschlagsarten das praktikablere Kriterium der erheblichen Sichtbehinderung. Die Benutzungsvorschrift für Nebelschlußleuchten (zugelassen durch § 1 der 13.

Ausnahmeverordnung zur StVZO) ist ähnlich motiviert wie die für Warnblinklicht (§ 16 Abs. 2). Bei der Nebelschlußleuchte kommen überzeugende Sicherheitsgründe hinzu. Ihre Lichtstärke liegt an der Blendstörgrenze. Sie darf deshalb nur außerhalb geschlossener Ortschaften und nur dann benutzt werden, wenn der Nebel so stark ist, daß der Führer eines in gebotenen Sicherheitsabstand hinterherfahrenden Fahrzeugs durch die Nebelschlußleuchte nicht belästigt wird. Deshalb wird die durch Nebel gezogene Grenze der Sichtweite auf 50 m festgesetzt.

#### Zu Absatz 4:

Der Schlußsatz mutet den Führern kleinerer Fahrzeuge das zu, was die Sicherheit verlangt, und übernimmt, soweit wie nötig, § 32 Abs. 2 (alt).

#### Zu Absatz 5:

Der Inhalt des Paragraphen 24 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 5 StVO (alt) über die Beleuchtung von Fuhrwerken wird in die StVZO verwiesen und in Ausrüstungsvorschriften umformuliert. Das ist deshalb gerechtfertigt, weil die Stellmacher und Wagner jedenfalls die Halterungen für die dort vorgeschriebenen Leuchten anbringen und heute schon fast regelmäßig fest angebrachte Leuchten mitliefern. Dabei wird auch darüber zu entscheiden sein, ob die Erleichterung für landwirtschaftliche Fahrzeuge (§ 24 Abs. 3 alt) beibehalten werden kann.

Was der Absatz regelt, ist bereits geltendes Recht.

#### Zu Absatz 6:

Der Absatz bedarf keiner Begründung (vgl. § 33 Abs. 3 alt).

#### Zu § 18

Nach dem Weltabkommen unterscheidet sich die Autobahn von den Kraftfahrstraßen im wesentlichen nur noch dadurch, daß jene kreuzungsfrei sein müssen, diese es nicht zu sein brauchen. Die Benutzungsvorschriften für beide Arten von Autostraßen sind dieselben. Die nationalen Gesetzgebungen sind hinsichtlich gewisser Zulassungsvorschriften (bauartbedingte Mindestgeschwindigkeit) und bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten frei. Die Erhöhung der bauartbedingten Mindestgeschwindigkeit von 40 auf 60 km/h soll die Verkehrsflüssigkeit fördern.

#### Zu Absatz 1:

Satz 2 übernimmt § 19 Abs. 5 (alt) und beseitigt damit für die Autostraßen das Land- und Forstwirtschaftsprivileg in § 22 Abs. 2.

#### Zu Absatz 2:

Hierdurch wird dem Verlangen des Weltabkommens genügt, daß Zufahrten aus anliegenden Grundstücken verboten sein müssen.

#### Zu Absatz 3:

Die Vorfahrtregel des § 13 Abs. 5 (alt) wird auf Kraftfahrstraßen ausgedehnt. Die „durchgehende Fahrbahn“ umfaßt alle Fahrstreifen für den durchgehenden Verkehr einschließlich der sogenannten Kriechspuren, nicht aber die Beschleunigungstreifen, die der zügigen Einfädelung des in die Autobahn einfahrenden Verkehrs dienen.

#### Zu Absatz 4:

Er enthält eine wesentliche Verschärfung der Zulässigkeit des Überholens. Eine Gefährdung läßt sich natürlich nur ausschließen, solange sich andere Verkehrsteilnehmer nicht grob vorschriftswidrig verhalten. Eine gewisse Behinderung muß sich auch der nachfolgende schnellere Verkehr gefallen lassen. Die Grenze soll dort gezogen werden, wo ein Zurückstehen des Überholwilligen im Interesse der Abwicklung des Gesamtverkehrs liegt; je dichter der Verkehr ist, um so mehr müssen auch schnelle Fahrzeuge auf dem Überholstreifen ihre Geschwindigkeit drosseln.

#### Zu Absatz 5:

Die Differenzierung der Geschwindigkeitsvorschriften für Autobahnen einerseits und Kraftfahrstraßen andererseits übernimmt geltendes Recht. Die Zahl der innerstädtischen Autobahnen nimmt zu, deshalb ist Satz 1 unerlässlich.

#### Zu Absatz 6:

Die Vorschrift lehnt sich an die bekannte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs an. Ausdehnung auf Kraftfahrstraßen wäre nicht zu verantworten.

#### Zu Absatz 7:

Auch Rückwärtsfahren muß auf diesen Massenverkehrsstraßen unterbunden werden. Das Verbot entspricht einer Weltregel.

#### Zu Absatz 8:

Die Fassung des § 15 Abs. 3 (alt), es dürfe auf den über 2 m breiten Randstreifen der Autobahnen gehalten werden, ist irreführend; auch dort soll, wie die Rechtsprechung zutreffend meint, nur in Notfällen gehalten werden dürfen. Das braucht nicht ausdrücklich gesagt zu werden. Daß auf den Parkplätzen und an den Tankstellen der Autobahnen gehalten werden darf, ist selbstverständlich. Übrigens gibt das Zeichen 314 die ausdrückliche Parkerlaubnis. Die Ausdehnung des Haltverbots auf Kraftfahrstraßen entspricht einer Weltregel.

#### Zu Absatz 9:

Der Zweck dieser möglichst volkstümlich gefaßten, neuen Vorschrift bedarf keiner Erläuterung. Verhielte sich der Verkehr nicht so, dann wäre es vielfach Fahrzeugen der Polizei, bei Unfällen auch Fahrzeugen von Ärzten sowie Krankenwagen nicht möglich, zur Erfüllung ihrer Pflichten durchzukommen. Die Vorschrift ist, wie bisherige Erfahrung lehrt, auch auf Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen in einer Richtung unerlässlich und praktikabel; hier haben die Fahrzeuge des mittleren Fahrstreifens sich hinter dem Vordermann, d. h. zum rechten oder zum linken Fahrstreifen hin, einzuordnen.

#### Zu Absatz 10:

Geltendes Recht wird übernommen.

#### Zu Absatz 11:

Zu Satz 2 gilt das zu Absatz 2 Gesagte entsprechend.

#### Zu § 19

#### Zu Absatz 1:

Satz 1 übernimmt in seinen Nummern 1 und 2 geltendes Recht. Satz 2 ist eine Weltregel. Wenn auch bei weiter Sicht die Forderung der Annäherung mit mäßiger Geschwindigkeit problematisch ist, dient sie jedenfalls der Verkehrssicherheit, da solches Fahrverhalten dem Fahrzeugführer gründliche Beobachtung der Bahnstrecke ermöglicht. Die Sonderregelung für die Hafenverwaltung (Nr. 3) ist, wie Besichtigungen gezeigt haben, unumgänglich. Da es in Hafengebieten, streng genommen, gar keine Bahnübergänge gibt, wird das Andreaskreuz an den Einfahrten stehen und damit den Schienenbahnen im ganzen Hafengebiet Vorrang geben.

#### Zu Absatz 2:

Auch er enthält geltendes Recht. Die Erwähnung der gelben und roten Lichtzeichen ist notwendig geworden, weil sie schon da und dort auch an Bahnübergängen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs statt des roten Blinklichts Verwendung finden. Neben Nummer 1 ist Nummer 4 deshalb notwendig, weil es Fälle geben kann, in denen sich zwar ein Schienenfahrzeug noch nicht nähert, aber ein Bahnbediensteter auf Grund innerdienstlicher Anordnung bereits niemand mehr auf den Übergang lassen darf.

Dagegen will die Verordnung ein Haltgebot nicht allein durch „hörbare Zeichen“ (§ 3a Abs. 4 Buchst. b StVO alt) aufrechterhalten, obwohl das Weltabkommen das vorseht. Abgesehen davon, daß sich dann wohl in aller Regel „ein Schienenfahrzeug nähert“, wird sonst nirgends im Straßenverkehrsrecht an akustische Zeichen allein ein Gebot geknüpft; das ist, nicht allein der Schwerhörigen wegen, unmöglich. Statt dessen wird der Verkehrsteilnehmer durch den letzten Satz dieses Absatzes belehrt, daß das Senken von Bahnschranken durch Glockenzeichen angekündigt werden kann. Kann dem Verkehrsteilnehmer nachgewiesen werden, daß er die Glockenzeichen trotz des Lärms seines Fahrzeugs gehört hat oder hätte vernehmen können, so hat er gewußt, daß sich ein Schienenfahrzeug nähert, oder er hätte das wissen müssen. Die Rechtslage



ist deshalb doch die gleiche, wie sie das Weltabkommen vorsieht.

#### Zu Absatz 3:

Die Vorschrift ist neu, aber dringend erforderlich. Läßt man schwere Lastfahrzeuge mit den übrigen Fahrzeugen unmittelbar vor dem Andreaskreuz warten, so halten sie durch ihre Schwerfälligkeit die spätere Wiederauffahrt der angesammelten Fahrzeuge in unerträglicher Weise auf. Sie sollen daher weiter hinten warten. Diese Norm wird auf Bahnübergängen mit Blinklicht, Lichtzeichen oder Schranken beschränkt, weil sich Bahnübergänge ohne technische Sicherung nur auf Straßen von untergeordneter Verkehrsbedeutung finden und eine wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrsflusses bei der Wiederauffahrt in solchen Fällen nicht zu besorgen ist.

#### Zu Absatz 4 und 5:

Die Normen bedürfen keiner Begründung.

#### Zu Absatz 6:

Hier ginge es nicht an, wie an durch das Andreaskreuz gekennzeichneten Bahnübergängen, die Art, wie Halt geboten wird, freizustellen, da der Verkehrsteilnehmer hier mit Weisungen von Bahnbediensteten nicht rechnet.

#### Zu Absatz 7:

§ 33 Abs. 1 Satz 3 StVO (alt) verlangt nur das Abblenden. Je nach den Ortsverhältnissen, insbesondere bei ansteigender Straße, können aber auch Abblendlichter blenden; dann verlangt die Neufassung das Abschalten der Scheinwerfer. „Niemand“ dürfe geblendet werden, heißt: weder der Lokomotivführer noch der Gegenverkehr.

#### Zu § 20

##### Zu Absatz 1:

Der Absatz übernimmt im wesentlichen geltendes Recht unter Verschärfung der Sorgfaltspflicht des Fahrzeugführers („Gefährdung... ausgeschlossen“).

##### Zu Absatz 2:

Das Gebot begründet den Vorrang der Omnibusse. Er wird schon jetzt weitgehend eingeräumt.

##### Zu Absatz 3:

Der Absatz übernimmt geltendes Recht.

#### Zu § 21

##### Zu Absatz 1 und 2:

Die Absätze enthalten im wesentlichen geltendes Recht. Die neue Nummer 3 im Absatz 1 bedarf keiner Begründung. Was eine Doppelachse ist, sagt § 34 Abs. 1 Satz 3 StVZO.

##### Zu Absatz 3:

Der in § 30 Abs. 1 StVO (alt) verwendete Begriff des Erwachsenen steht, wie Müller, Anm. 3 zu § 30 zutreffend sagt, im Rechtsleben nicht fest. Es läßt sich verantworten, schon Sechzehnjährigen die Mitnahme eines Kindes zu gestatten.

Auf welche Weise Kinder, die auf Fahrrädern mitgenommen werden, zu sichern sind, darüber gibt es bereits Vorschriften in § 30 StVO (alt). Sie genügen ersichtlich nicht. Die Verordnung verschärft daher die Anforderungen erheblich. Der Vorschrift, es müsse gewährleistet sein, daß (die) Füße (der Kinder) nicht in die Speichen geraten, kann nur entsprochen werden, wenn „besondere Vorrichtungen“ vorhanden sind. Die Verordnung verlangt das daher ausdrücklich. Dazu wird aber auch noch das Anbringen eines „besonderen Sitzes“ verlangt.

#### Zu § 22

Hier ist zusammengefaßt, was über die Ladung von Verkehrsmitteln aller Art vorzuschreiben ist. Auch diese Vorschriften sind gefälliger gefaßt und gesondert; die Maße des Paragraphen sind in Anbetracht des angesprochenen Personenkreises von Millimeter auf Zentimeter umgestellt. Mit Millimetern rechnet der Techniker, nicht aber das Ladepersonal. Die sachlichen Änderungen sind geringfügig und entsprechen dem Weltabkommen.

##### Zu Absatz 1:

Die auf dem Beschluß des Bundesrates beruhende Fassung will wirksameres Einschreiten namentlich gegen Herab-

fallen von Ladungsteilen und gegen vermeidbares Lärmen der Ladung gewährleisten.

#### Zu Absatz 2:

Hier, wo von Höhe und Breite der Ladung die Rede ist, wird im Interesse der Verkehrssicherheit eine Einschränkung gegenüber dem § 19 Abs. 5 StVO (alt) für erforderlich gehalten. Bisher gelten diese Beschränkungen allgemein für land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse nicht. Die gefährliche Ausnahme läßt sich in der nun eingeschränkten Fassung rechtfertigen; namentlich in Erntezeiten könnte die Vorschrift nicht eingehalten werden. Es läßt sich aber nicht verantworten, sie auch für Fuhrunternehmer oder Händler, die land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse befördern, zuzulassen. Darüber hinaus muß diese Ausnahme auch in einem weiteren Punkt eingeschränkt werden. Breiter als 3 m dürfen künftig auch Land- und Forstleute nicht laden; diese Grenzziehung deckt sich mit der durch § 32 Abs. 1 StVZO gesetzten Höchstbreite für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte. Sachverständige haben zugestimmt. Einschränkungen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind § 18 Abs. 1 Satz 2 zu entnehmen.

#### Zu Absatz 3:

Er enthält geltendes Recht.

#### Zu Absatz 4:

Wenn man die Verordnung dem Publikum in die Hand geben will, so kann die bisherige Fassung des § 19 Abs. 3 Satz 2 zweiter Halbsatz StVO (alt), wo von Beförderungen innerhalb der Nahzone die Rede ist und dazu in einem Klammervermerk auf § 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Angabe des Datums der Verkündung und der Ausgabe des Bundesgesetzblatts verwiesen wird, nicht beibehalten werden. Zudem ist selbst für rechtskundige Spezialisten damit nicht jede Unklarheit ausgeräumt. Die Verordnung zieht deshalb die Grenze ausdrücklich bei 100 km. Verfassungsrechtliche Bedenken können dagegen nicht erhoben werden. Abgesehen davon, daß die Gefahren für den Verkehr mit der Länge der Wegstrecke ständig wachsen, zwingt auch der Gesichtspunkt der Zumutbarkeit zu einer Grenzziehung.

Von Fernverkehrsunternehmen kann sehr wohl verlangt werden, daß sie für überlange Ladungen Spezialfahrzeuge einsetzen; der Handwerker, der kaum je über seinen Bezirk hinaus beschäftigt ist, muß seine Leitern und Bretter auf normalen Fahrzeugen laden dürfen, ebenso wie der Mann ohne Gewerbebetrieb, der nur ausnahmsweise einmal ein sperriges Gut transportieren muß.

Das seit Jahrzehnten vorgeschriebene Mindestmaß für die Warnfahne genügt heutigen Sicherheitsanforderungen nicht mehr. Es wird deshalb auf 30x30 cm erhöht.

Die am Ende des letzten Satzes angefügte Vorschrift über das richtige Anbringen des Rückstrahlers dient zusätzlich der Sicherheit.

#### Zu Absatz 5:

Er übernimmt geltendes Recht.

#### Zu § 23

Was der Paragraph bringt, ist in seinem Kernstück in § 7 StVO (alt) enthalten. Aufgenommen sind auch die Rechtsgedanken der §§ 22 und 24 Abs. 8 und des § 26 StVO (alt). All diesen Normen ist gemeinsam, daß sie mit dem Verkehrsverhalten allenfalls am Rande zu tun haben, daß sie vielmehr dem Fahrzeugführer gewisse zusätzliche Pflichten auferlegen, die er neben der Pflicht zu richtigem Verhalten im Verkehr, zu vorschriftsmäßiger Fahrweise zu erfüllen hat. Man würde die Bedeutung dieser Pflichten abwerten, wenn man sie „Nebenpflichten“ nennen würde. Es trifft wohl ihr Wesen am besten, wenn man sagt: Diese Normen machen aus dem Fahrer, aus dem Fahrzeuglenker erst den Fahrzeugführer, den für das Fahrunternehmen Verantwortlichen. Er hat einzustehen für sein Fahrzeug und für dessen Ladung und Besetzung.

Das dem Fahrzeugführer zu sagen, ist nunmehr, da nicht bloß alle Verkehrsregeln, sondern auch alle Verhaltensvorschriften des gesamten Fahrverkehrs erörtert sind, am Platze. Diese Zurückverlegung der Vorschrift macht die Verordnung auch besser lesbar.

Entsprechend dem Prinzip, in die StVO nur das aufzunehmen, was den Verkehrsteilnehmer angeht, werden die Vorschriften über die teilweise Mitverantwortlichkeit des



Halters in die StVZO verwiesen. Dort steht heute schon zu Recht ein wesentlicher Teil dieser Normen. Dort sind sie alle zusammenzufassen.

#### Zu Absatz 1:

Der erste Satz bringt das, was § 7 Abs. 3 Satz 2 StVO (alt) an sich sagen will, was aber dort in einer nur für Fuhrwerke und Handfahrzeuge passenden Form gesagt ist, nämlich, daß der Führer freie Sicht haben muß. Bei den wichtigsten Fahrzeugarten, den Kraftfahrzeugen und den Fahrrädern, hat der Führer gar nicht die Wahl des Platzes; er hat vielmehr dafür zu sorgen, daß die Sicht von seinem festgelegten Fahrersitz aus nicht behindert ist. Wie notwendig es ist, dies ausdrücklich zu sagen, zeigt die tägliche Erfahrung. Es gilt vor allem dafür zu sorgen, daß das rückwärtige Fenster nicht durch Waren verstellt und damit der Rückspiegel unbenutzbar ist („Ladung... des Fahrzeugs“). Es ist auch dem Unfug sichtbehindernden Beklebens von Scheiben mit Plaketten usw. zu steuern („Zustand... des Fahrzeugs“).

Der zweite Satz entspricht etwa dem des § 7 Abs. 1 Satz 2 StVO (alt). Das Wort „vorschriftsmäßig“ verweist auf die Normen der StVZO und die vorhergehenden über die Ladung und die Personenbeförderung. Auch wenn alle diese Normen eingehalten sind, kann doch die Verkehrssicherheit durch die Beladung und die Besetzung, vor allem auch durch das Verhalten der Beförderten, leiden. Auch das hat der Führer zu unterbinden.

Der dritte Satz entspricht dem § 22 (alt), der vierte in seinem zweiten Teil dem § 24 Abs. 8 (alt); in seinem ersten Teil wiederholt er Ausrüstungsvorschriften der StVZO.

#### Zu Absatz 2:

Der erste Halbsatz übernimmt fast wörtlich § 7 Abs. 1 Satz 4 StVO (alt). Der zweite Halbsatz bringt die bereits bestehende Ausnahme für Fahrräder, deren Beleuchtung versagt, und erweitert sie sachgerecht auf Kleinkrafträder und Mopeds; sie müssen nicht auf kürzestem Wege aus dem Verkehr gezogen werden, sondern dürfen „mitgeführt“, d. h. geschoben werden.

#### Zu Absatz 3:

Die Vorschriften, die gefährlichem Unfug von Radfahrern begegnen, müssen aufrechterhalten bleiben und auf die Führer von Krafträdern, insbesondere Kleinkrafträdern, ausgedehnt werden.

#### Zu § 24

Der Paragraph bringt eine Zusammenfassung verschiedener Normen, die nicht fehlen dürfen, mit denen aber wegen ihrer verhältnismäßig geringen Bedeutung die bisherigen bedeutsamen Verkehrsregeln im Interesse der Lesbarkeit nicht belastet werden durften. Der in der Überschrift gewählte Begriff „Fortbewegungsmittel“ ist bereits aus der bisherigen StVO bekannt (§ 43). Wie der Inhalt des neuen Paragraphen ergibt, handelt es sich dabei gegenüber dem Begriff des Fahrzeugs um einen Oberbegriff. Darunter fallen Fahrzeuge im Sinne der bisherigen Vorschriften, wie Krankenfahrstühle oder Kinderwagen, aber auch Skier und Roller.

#### Zu Absatz 1:

Kinderwagen, Kinderschlitten und Rodelschlitten sind an sich Fahrzeuge. Während die bisherige Verordnung sie nur insoweit nicht als Fahrzeug behandelt wissen will (§ 24 Abs. 7 StVO alt), als es um Beleuchtungsvorschriften geht und als die Fahrzeuge ihrem Bestimmungszweck dienen, gelten sie nun überhaupt nicht als Fahrzeuge im Sinne der Verordnung. Das ist sachgerecht. Scheiden sie für den Geltungsbereich der Verordnung als Fahrzeuge aus, so müssen sie auch sonst nicht beleuchtet sein, wie es § 17 Abs. 5 für Handfahrzeuge vorschreibt; insoweit ist also sachlich nichts geändert. Diese Vorschriften sollen aber künftig gelten, ob diese Kleinfahrzeuge ihrem Bestimmungszweck dienen oder nicht. Die bisherige Unterscheidung begegnet, wie die Kommentare zeigen, erheblichen Auslegungsschwierigkeiten. Mag Müller in Anm. 25 zu § 24 StVO (alt) noch eine brauchbare Lösung für Kinderwagen gefunden haben, für Rodelschlitten paßt auch sie nicht. Schon mit der Einführung der Beleuchtungspflicht für Handwagen hätte jene Unterscheidung fallen müssen. Im übrigen ist diese Frage praktisch fast belanglos. Dagegen hat der Vorschlag, diese Kleinfahr-

zeuge für die gesamte Verordnung als Nichtfahrzeuge zu behandeln, Konsequenzen für die Frage, wo Fußgänger mit Kinderwagen usw. zu gehen haben, und führt dabei zu zwei Änderungen der bisherigen Rechtslage. Bisher durfte die Mutter den Kinderwagen auf dem Gehweg schieben (§ 37 Abs. 5 StVO alt), jetzt muß sie es. Bisher hatte sie außerhalb geschlossener Ortschaften rechts zu gehen, jetzt muß sie in der Regel links gehen. Beide Änderungen erscheinen im Interesse der Verkehrssicherheit als geboten.

Angefügt ist, daß für Roller und ähnliche Fortbewegungsmittel dasselbe gelte. So sind auch diese Fortbewegungsmittel von der Fahrbahn verwiesen, ohne daß es der de lege lata (§ 43 StVO alt) notwendigen komplizierten Erwägung bedarf, das Fahren mit Rollern sei deshalb ausdrücklich unter den Kinderspielen genannt, weil es auch als Spiel gelten soll, wenn ein Kind auf einem Roller für seine Mutter einkauft. Die Roller hier zu nennen, ist auch deshalb gerechtfertigt, weil sich gelegentlich auch Erwachsene, z. B. Parkplatzwächter, dieser Fortbewegungsmittel bedienen. Doch brauchen die Kinderschlitten hier nicht besonders erwähnt zu werden; sie sind den Rodelschlitten und den Kinderwagen „ähnlich“.

#### Zu Absatz 2:

Krankenfahrstühle hatten zur Zeit der Schaffung der StVO noch eine erhebliche Bedeutung; heute sind sie aus dem Straßenbild fast verschwunden. Es wäre daher verfehlt, sie bei den allgemeinen Verkehrsregeln überhaupt zu erwähnen. Sie werden deshalb unter die besonderen Fortbewegungsmittel verwiesen, statt ihnen einen eigenen Paragraphen zu widmen. Weil Krankenfahrstühle Kraftfahrzeuge sein können oder auch Handfahrzeuge, wenn sie nämlich nur geschoben werden können, oder aber auch Fahrzeuge, die den Fahrrädern ähneln, wenn sie durch Muskelkraft fortbewegt werden, hat die bisherige StVO Vorschriften über Krankenfahrstühle an zwei verschiedenen Stellen erlassen, nämlich bei der Benutzung der Fahrbahn in § 8 Abs. 1 Satz 2 und bei den Fußgängern in § 37 Abs. 5. Die bisherigen Vorschriften werden zusammengefaßt und etwas geändert. Die starre Begrenzung auf 1 m entfällt, wie auch die Begrenzung auf eine Geschwindigkeit von 10 km/h. Statt dessen wird sachgerecht auf Gehwegen und Seitenstreifen Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.

#### Zu § 25

#### Zu Absatz 1:

Der Absatz bringt kaum Neues. Wenn Fußgänger außerhalb geschlossener Ortschaften an den linken Fahrbahnrand nur dann verwiesen werden, wenn das „zumutbar“ ist, so entspricht das der Interessenlage. Für den Fahrverkehr genügt es zu wissen, daß er auch auf der rechten Straßenseite mit (unbeleuchteten) Fußgängern zu rechnen hat; aus welchen Gründen diese sich dort und nicht links bewegen, ist für ihn gleichgültig. Zur Unterrichtung der Fußgänger die Ausnahmefälle deutlicher abzugrenzen, ist nicht möglich; dafür sind sie zu verschiedenartig. Es gibt zunächst Fälle der Unmöglichkeit: ein Blinder, dessen Hund auf Rechtsgehen dressiert ist; aber auch einen Gehbehinderten, dem wegen der Art seiner Körperschäden das Linksgehen schwerfällt, muß gestattet sein, rechts zu gehen. Vor allem aber ist es oft die Örtlichkeit, die das Linksgehen unzumutbar machen kann. So ist von Fußgängern z. B. nicht zu verlangen, entlang einer linksaufragenden Felspartie oder einer dort befindlichen Mauer in einer scharfen Linkskurve links zu gehen, wenn sie rechts bei Gefahr durch einen bloßen Schritt in einen danebenliegenden Acker die Straße verlassen können. Es ist auch mindestens sehr problematisch, ob solche Fußgänger, sobald die Mauer aufhört und sie nun auch links ins Freie ausweichen könnten, etwa verpflichtet wären, alsbald die Straßenseite zu wechseln, etwa auch dann, wenn sie nur eine kurze Strecke danach rechts die Straße verlassen wollen; das Verlangen einer solch in einen danebenliegenden Acker die Straße verkehrsabträglich. Die Ausnahmefälle lassen sich also konkreter nicht abgrenzen. Es genügt, wenn der Fußgänger für das Abweichen von der Regel triftige und vernünftige Gründe hat. Die Lösung ist um so erträglicher, als es sich bei diesem Gebot um eine reine Schutznorm für die Fuß-

gänger selbst handelt die dem Fahrverkehr keine Erleichterung bringt.

Daß Fußgänger nicht bloß, wenn die Verkehrslage es erfordert, sondern immer auch bei Nacht und schlechter Sicht einzeln hintereinander gehen müssen, verlangt das Europäische Zusatzabkommen zum weltweiten Abkommen über den Straßenverkehr (zu Art. 20 Abs. 5).

#### Zu Absatz 2:

Die Sätze 1 und 2 beseitigen das bisherige Wahlrecht (§ 37 Abs. 5 und 6 Satz 1 alt) und verstärken damit den Schutz der auf den Gehwegen gehenden Fußgänger. Die darin liegende Abweichung vom Wortlaut des Art. 20 Abs. 2 Buchst. a) des Weltabkommens über Straßenverkehr wird in Kauf genommen.

#### Zu Absatz 3:

Der Absatz übernimmt weithin § 37 Abs. 2 StVO (alt), will aber die Anforderungen an die Fußgänger im Interesse von deren Sicherheit noch etwas erhöhen. Mit dem zusätzlichen Gebot, die Fahrbahn „zügig“ zu überschreiten, ist wohl nur etwas ausdrücklich gesagt, was heute schon gilt. Damit soll nur kürzer gesagt werden, was in § 37 Abs. 2 (alt) als „in angemessener Eile“ bezeichnet wird. Die Eile muß den persönlichen Fähigkeiten und der Verkehrslage angemessen sein (so schon Müller zu dem inzwischen aufgehobenen § 37 a StVO). Das weitere Gebot, die Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen (sogenannten Fußgängerfurten) oder auf Fußgängerüberwegen zu überschreiten, wenn die Verkehrslage dies erfordert, ist ein dringendes Erfordernis der Verkehrssicherheit. Noch weitergehend Fußgänger in der Nähe von Fußgängerüberwegen stets auf diese zu verweisen, ist abzulehnen; ein solches Gebot hätte zwar eine gewisse erzieherische Bedeutung, erschiene aber in ruhigen Verkehrszeiten als überspannt.

Der Hauptanwendungsfall des letzten Satzes ist die Kreuzung, an der nicht alle Zufahrten für Fußgänger markiert sind. Hier muß dem Fußgänger unter Umständen ein Umweg zugemutet werden.

Zu erwägen war, ob für das Betreten der Fahrbahn die Pflicht zu gesteigerter Aufmerksamkeit statuiert werden soll. Die Verordnung sieht davon ab. Es ist wohl für jedermann selbstverständlich, daß er sich vor dem Betreten zunächst nach links und dann nach rechts orientieren muß. Wenn dies, wie die Erfahrung lehrt, leider häufig unterbleibt, so ist dies nicht Folge der Unkenntnis dieses Erfordernisses, vielmehr geschieht es aus Zerstreuung, die sich auch durch eine gesetzliche Norm nicht beheben läßt. Soweit die Masse der Fußgänger überhaupt durch Verkehrszeichen erfaßt wird (z. B. in Schulen), steht gerade solche Belehrung wohl auch so an erster Stelle. De lege lata, die solche Vorsicht nur aus § 1 StVO ableiten läßt, hat die Rechtsprechung eine sachgerechte Verteilung der Risiken gefunden; eine Ergänzung der Vorschriften erscheint auch darum weder geboten noch überhaupt angezeigt.

#### Zu Absatz 4:

Geltendes Recht wird übernommen.

#### Zu Absatz 5:

Immer häufiger werden Straßenbahnanlagen im Straßenraum im Interesse der Flüssigkeit dieser Massenverkehrsmittel und zugleich im Interesse der allgemeinen Sicherheit durch bauliche Maßnahmen so abgesondert, daß sie vom übrigen Verkehr nicht benutzt werden können. Wo Querverkehr zugelassen werden muß, sind diese baulichen Anlagen durch Übergänge unterbrochen. Es ist erforderlich, das an anderen Stellen (§ 68 BOStrab, § 62 Abs. 1 EBO) erlassene Betretungsverbot den Fußgängern hier in Erinnerung zu bringen.

#### Zu § 26

Die an die Markierung eines Fußgängerüberwegs geknüpften Anordnungen übernehmen in Absatz 1 und 3 den Inhalt der Novelle 1964 StVO. Dabei wird durch die Hinzufügung der Worte „wer übersehen kann...“ deutlich unterstrichen, daß vom Fahrzeugführer angestrengte Beobachtung des Zebrastreifens und dessen Umgebung

gefordert wird und daß er infolgedessen das Überholen insbesondere dann zu unterlassen hat, wenn ihm die Sicht durch ein anderes Fahrzeug verdeckt wird. Aber selbst wenn das nicht der Fall ist, ist das Überholen unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 2 verboten, weil es dann besonders gefährlich sein kann.

#### Zu § 27

Weshalb die besonderen Verkehrsarten der Bewegung in Kolonnen, des Reitens und des Viehtriebs erst an dieser Stelle und im nächsten Paragraphen erörtert werden, ist bereits in den Leitgedanken (unter 4a) dargetan. Die bisherige Regelung befriedigt weder terminologisch noch sachlich.

Die Verordnung hat sich für den Begriff des Verbandes entschieden. Was unter einem geschlossenen Verband zu verstehen ist, kann kaum zweifelhaft sein; die Absätze 3 und 5 zeigen seine wesentlichen Merkmale auf: Er setzt einheitliche Führung und geschlossene Bewegung voraus.

Was sachlich zur Regelung des Verbandverkehrs erarbeitet ist, bringt keine wesentliche Änderung der Rechtslage. In der Praxis wickelt sich der Verkehr auch heute schon so ab, wie er sich nach den Normen dieses Paragraphen abwickeln soll. Bemerkte sei auch, daß die gegebenen Vorschriften schon deshalb nur beschränkte praktische Bedeutung haben, weil die meisten Verbände die Straße übermäßig in Anspruch nehmen und sich deshalb häufig unter Polizeischutz bewegen; ihre Bewegungen und die Reaktion des übrigen Verkehrs richten sich dann nach polizeilichen Weisungen. Polizeilich nicht geschützte oder nicht mit Sonderrechten ausgestattete Verbände gibt es praktisch nur selten.

#### Zu Absatz 1:

Die für den gesamten Fahrverkehr aufgestellten allgemeinen Verkehrsregeln sind fast durchweg auch für den Verbandverkehr anwendbar. Es bedarf deshalb nur der Feststellung, daß diese Regeln auch vom Verbandsführer sinngemäß zu beachten sind. Für motorisierte Verbände gelten danach insbesondere auch die Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit und das Überholen, für alle Verbände die Vorrangregelung beim Vorbeikommen an einem Hindernis. Als von rechts Kommende dürfen marschierende Kolonnen auch den Vorrang an Kreuzungen beanspruchen. Das Abbiegen ist rechtzeitig anzukündigen, beim Einfahren oder Einmarschieren auf eine Straße gelten dieselben außerordentlichen Sorgfaltspflichten. Selbst die Vorschriften über das Halten und Parken lassen sich sinngemäß anwenden. Da die Verkehrsregeln des Fahrverkehrs nur sinngemäß gelten, bedarf es wohl nicht des ausdrücklichen Ausspruchs, daß sich zu Fuß marschierende Verbände vor dem Linksabbiegen nicht einzuordnen haben; verkehrsgerecht ist es vielmehr, daß z. B. ein marschierender Verband erst an der Kreuzung selbst die Schwenkung vollzieht.

Daß neben den Verkehrsregeln auch Anordnungen zu befolgen sind, ist ein Hinweis auf den II. Abschnitt. Auch an diese Vorschriften haben sich Verbände zu halten.

Für Kindergruppen und Jugendgruppen, nicht bloß wie bisher für Schulklassen, ist eine Ausnahme zu machen. Sie gehören, soweit irgend möglich, nicht auf die Fahrbahn. In dem Bestreben, die Fahrbahn von Verkehrsteilnehmern freizuhalten, die dort sich selbst oder den Fahrverkehr gefährden, wurde dieses Gebot an die Stelle des nur mahnenden „sollen“ in § 38 Abs. 3 StVO (alt) gesetzt. Zugleich ist durch die Neufassung dargetan, daß Schulklassen nicht als geschlossene Verbände gelten, sondern daß sie es sind. Damit ist dem Lehrer die Pflicht auferlegt, auf der Fahrbahn dafür zu sorgen, daß die Schüler geordnet und aufgeschlossen sich bewegen. Gehen diese gelöst auf dem Bürgersteig, so ist es eben keine Schulklasse mehr, sondern sind es einzelne Fußgänger wie andere.

Der 2. und 3. Satz übernehmen sachlich unverändert den bisherigen § 29 StVO (alt).

#### Zu Absatz 2:

Dieser Absatz bringt für die Verkehrspraxis nichts Neues. Es fällt auch heute, obwohl das nirgends ausdrücklich gesagt ist, sondern nur, und auch da recht undeutlich, ge-

gentüber Verbänden der Bundeswehr usw. und gegenüber Leichenzügen und Prozessionen angeordnet ist, niemandem ein, sich in einen geschlossenen Verband, etwa in eine Schulklasse, hineinzudrängen. Der Paragraph „Sonderrechte“ hatte in seiner ursprünglichen Fassung das eigentliche Anliegen des Gesetzgebers deutlich gemacht, wenn es dort hieß, daß gewisse Verbände nur durch die Feuerwehr „unterbrochen“ oder sonst gehemmt werden durften. Das Verbot des Unterbrechens war dem Gesetzgeber danach das Wichtigste. Wenn später die Worte „unterbrochen und“ gestrichen worden sind, so ist das zwar rechtlich nicht zu beanstanden; denn wenn das Unterbrechen auch als Hemmen anzusehen ist, so genügt es, das Letztere zu verbieten. Leider hat diese Änderung der Verordnung aber dazu geführt, daß jenes frühere Hauptanliegen des Gesetzgebers damit in der Fachliteratur in den Hintergrund getreten ist und aus jenem Verbot des Hemmens in erster Linie Wartepflichten herausgelesen und den in jenem Paragraphen genannten Verbänden Vorränge eingeräumt werden.

Es ist daher notwendig, das Verbot des Unterbrechens geschlossener Verbände wieder klar herauszustellen. Das muß aber gegenüber allen geschlossenen Verbänden gelten. Der geschlossene Verband ist verkehrsrechtlich ein Verkehrsteilnehmer. Das gilt auch an Kreuzungen. Wenn schon ein Teil dieses geschlossenen Verbandes eingerückt ist, hat nicht etwa das nächste Glied zu warten, wenn von rechts ein Fahrzeug sich nähert. Das wäre gefährlich; denn im Verband fühlt sich niemand als einzelner Verkehrsteilnehmer, der für sich allein auf die Verkehrsregeln zu achten hat. Es liegt auch im Interesse des Verkehrs, daß geschlossene Verbände nicht zerrissen werden. Denn der Führer verliere damit die Übersicht und könnte seinen Pflichten als Verbandsführer nicht mehr ausreichend nachkommen; abgesprengte, führerlose Teile des Verbandes würden nur die Verkehrsgefahren erhöhen.

Daß Prozessionen und Leichenzüge nicht unterbrochen werden dürfen, muß deshalb ausdrücklich erwähnt werden, weil sie in der Regel keinen Führer haben und daher nicht die Voraussetzungen eines geschlossenen Verbandes erfüllen; der Pfarrer ist jedenfalls nicht Verbandsführer. Rechtsprechung und Literatur haben dem Verbot des Hemmens in § 48 Abs. 3 StVO (alt) entnommen, daß damit ein Vorrang an Kreuzungen gewährt werde. Das ist für die Bundeswehr usw. sachgerecht und ergibt sich aus § 35 „Sonderrechte“. Selbstverständlich sollen die Prozessionen und Leichenzüge nicht aufgehalten werden. Solchen Vorrang aber auch ihnen zu geben, etwa eine ungesicherte Prozession bei Rot auf eine Kreuzung einrücken zu lassen, wäre nicht zu verantworten. Weitere Verkehrsvorschriften für Prozessionen und Leichenzüge sind entbehrlich. Wo Zweifel für andere Verkehrsteilnehmer entstehen können, muß die Polizei helfen.

#### Zu Absatz 3:

Die einheitliche Führung ist zwar ein Essentiale jedes geschlossenen Verbandes, ist aber in der Regel für andere Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar. Um so größerer Wert muß auf anderweitige Erkennbarkeit jedes geschlossenen Verbandes als eines solchen gelegt werden. Sie ist bei geschlossenen marschierenden, reitenden und radfahrenden Verbänden in der Regel schon dadurch gegeben, daß sich die Einzelglieder aufgeschlossen bewegen. Bei geschlossenen Verbänden von Kraftfahrzeugen ist dies problematisch. Die Verordnung bestimmt daher, daß jedem einzelnen Fahrzeug eines solchen Verbandes seine Zugehörigkeit ohne weiteres anzusehen ist. Danach muß also jedes Fahrzeug nicht nur in einem Abstand vom vorherfahrenden sich bewegen, der dies nahelegt, sondern es ist auch durch Bewimpelung jedes einzelnen Fahrzeugs oder auf ähnliche Weise diese Zugehörigkeit zu unterstreichen. Um jede Gefahr auszuschließen, hält es die Verordnung darüber hinaus für geboten, jede Bewegung von Kraftfahrzeugen im Verband erlaubnispflichtig zu machen. Das wird in § 29 „Übermäßige Straßenbenutzung“ ausdrücklich gesagt. In der Verwaltungspraxis wird sich dadurch kaum etwas ändern, weil auch heute schon derlei Bewegungen von Kraftfahrzeugen als erlaubnispflichtig behandelt werden. In Zukunft wird so stets dafür gesorgt, daß die Verwaltungsbehörde die Erlaubnis vor allem von

die Erkennbarkeit eindeutig klarstellenden Bedingungen abhängig machen wird. Für privilegierte Verbände (§ 35 „Sonderrechte“) werden Dienstvorschriften das Erforderliche anordnen.

#### Zu Absatz 4:

Dieser Absatz will die umständliche Formulierung des § 38 Abs. 2 StVO (alt) im wesentlichen nur knapper fassen. Nur eine sachliche Änderung bringt die Neufassung. Bisher war die Sicherung zu Fuß marschierender und reitender Verbände nach vorn durch ein vorausfahrendes Kraftfahrzeug erlaubt, wenn das Nachfolgen des Verbandes erkennbar gemacht wird. Die Literatur will darunter Winkzeichen oder beleuchtete Schilder verstehen. Das genügt dem Sicherheitsbedürfnis nicht. Auch wenn ein Fahrzeug vorausfährt, müssen vorn Leuchten mitgeführt werden, die die seitlichen Grenzen des Verbandes kenntlich machen.

Daß der Verband darüber hinaus gesichert werden darf (§ 38 Abs. 2 Satz 5 alt) braucht, weil selbstverständlich, nicht gesagt zu werden.

#### Zu Absatz 5:

Der Absatz legt die Pflichten des Verbandsführers fest und stellt klar, daß sich die Gesetzesbefehle dieses Paragraphen in erster Linie an ihn richten.

#### Zu Absatz 6:

Das Verbot des § 38 Abs. 1 Satz 1 StVO (alt) ist auch heute noch nicht zu entbehren. Die Verordnung ist dazuhin der Meinung, daß das Verbot des Tritthaltens auf Brücken nicht auf zu Fuß marschierende geschlossene Verbände beschränkt werden darf; auch unorganisierte Menschenmengen könnten die gleiche Gefahr heraufbeschwören. Daß damit nicht schon kleinsten Personengruppen das Gebot erteilt werden soll, teilweise den Tritt zu wechseln, läßt sich der Überschrift des Paragraphen „Verbände“ entnehmen.

#### Zu § 28

Er ersetzt die §§ 39 und 40 (alt). Dabei wurden die bisherigen umfangreichen Beleuchtungsvorschriften für Reiter als entbehrlich gestrichen. Im öffentlichen Straßenverkehr kommen Reiter im Dunkeln nur selten vor. Daß sie sich, wenn nötig, sachgemäß erkennbar zu machen haben, folgt aus § 1 Abs. 2.

Da § 40 StVO (alt) als mißglückt bezeichnet werden muß, bedarf er einer Neureidigung. Schon was jene Vorschrift unter Tieren versteht, ist in Jahrzehnten weder der Rechtsprechung noch der Literatur klar geworden. Einig ist man sich inzwischen erst darüber, daß darunter außer Großtieren auch Hunde zu verstehen sind. Dabei ist kaum zweifelhaft, was sich dazu reglementieren läßt und was der Reglementierung bedarf. Das Wild scheidet aus. Zweifelhaft kann also nur sein, was den Haltern von Haus- und Stalltieren oder sonstigen für diese Verantwortlichen im Interesse des Verkehrs zu sagen ist. Jene beiden Begriffe sind geläufig. Der Entwurf beschränkt sich darauf, nur solche Haus- und Stalltiere von den Straßen fernhalten zu lassen, die dem Verkehr gefährlich werden können. Dazu gehören nach langer Erfahrung gerade die zwei Tiergattungen nicht, die auch nicht dauernd eingesperrt werden können oder sich nicht dauernd einsperren lassen, nämlich Tauben und Katzen. Alle übrigen Haus- und Stalltiere können dem Verkehr sehr wohl gefährlich werden, vor allem auch das Federvieh. Es erscheint daher geboten, alle diese übrigen Tiergattungen von Straßen fernzuhalten. Soweit sich dieses Gebot an die Halter von Federvieh wendet, bringt es für weite Teile Deutschlands nichts Neues. Das Preußische Feld- und Forstpolizeigesetz verlangt solche Fernhaltung schon seit Jahrzehnten. Wo dieses Gebot bisher nicht gilt, ist es mit Rücksicht auf die heutige Stärke des Fahrverkehrs ohne weiteres gerechtfertigt.

#### Zu Absatz 1:

Der erste Satz ist damit zugleich erläutert. Der zweite Satz bringt vereinfacht das, was schon in § 40 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Halbsatz 2 StVO (alt) gesagt ist. Die beiden folgenden Sätze wollen das Führen von Tieren von Fahrzeugen aus insoweit verbieten, als die Inanspruchnahme

des Fahrzeugführers durch die Fahrzeuglenkung die erforderliche Aufsicht über das mitgeführte Tier nicht mehr garantiert. Weitergehende Normen der Tierschutzgesetzgebung bleiben unberührt. Die sonstigen Einzelvorschriften der StVO über die Höchstzahl der mitführbaren Tiere sind neben Satz 2 überflüssig. Es ist ebenso selbstverständlich, daß ein Pferdeführer zwei Pferde ungekoppelt nicht führen kann, da er links von den Pferden gehen muß, wie daß ein Reiter über mehr als zwei Handpferde nicht die erforderliche Gewalt hat, wie auch, daß ein Pferdeführer keinesfalls mehr als vier Pferde zugleich führen kann.

#### Zu Absatz 2:

Die Formel „die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen“ ist bereits zu Absatz 1 des vorausgehenden Paragraphen erläutert. Die Scheu des früheren Gesetzgebers, dies ausdrücklich zu sagen und sich statt dessen mit der blassen Formel der notwendigen Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu begnügen, ist heute nicht mehr gerechtfertigt. Es läßt sich z. B. nicht mehr verantworten, daß Tiere entlang einer Straße mit Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 und 296) getrieben werden. Findet sich eine solche erst im Verlauf der Straße und ist die Einhaltung der weißen Linie nicht möglich, so ergibt sich aus der Vorschrift, daß dann eben ein Übriges getan, im Zweifel ein Warner vorausgeschickt werden muß. Jene Gleichstellung erlaubt auch die zwanglose Zusammenfassung der bisherigen Abschnitte D und E der StVO (alt) „Reitverkehr“ und „Treiben und Führen von Tieren“. Der letzte Satz stellt die bisherigen Beleuchtungsvorschriften als Mindestanfordernisse heraus.

#### Zu § 29

##### Zu Absatz 1:

Der Absatz übernimmt das allgemeine Verbot von Rennveranstaltungen mit Kraftwagen aus § 5 Abs. 3 StVO (alt) und erweitert es auf alle Rennveranstaltungen mit Kraftfahrzeugen. Es ist nicht mehr zeitgemäß, Motorradrennen anders zu behandeln.

##### Zu Absatz 2:

Weshalb der zweite Halbsatz des Satzes 2 eingefügt worden ist, ist bereits bei § 27 „Verbände“ (zu Absatz 3) erläutert. Im übrigen bringt der Absatz geltendes Recht.

##### Zu Absatz 3:

Die Einfügung der neuen Vorschrift, daß auch für den Verkehr mit Fahrzeugen, deren Führer wegen der Bauart kein ausreichendes Sichtfeld haben, eine Erlaubnis einzuholen ist, ist zwar an dieser Stelle nicht ganz korrekt, weil die Straße von solchen Fahrzeugen nicht immer übermäßig in Anspruch genommen wird. Da das aber doch häufig der Fall ist, ist es gerechtfertigt, für diese Vorschrift keinen besonderen Paragraphen zu schaffen. Gemeint sind vor allem verschiedene Typen von zugelassenen Baumaschinen, wie Bagger, Kranwagen. Im übrigen bringt der Absatz im wesentlichen geltendes Recht.

#### Zu § 30

##### Zu Absatz 1:

Dem Verkehrslärm zu begegnen, ist dringlich. Es ist daher angebracht, das Verbot unnötigen Lärmens ausdrücklich auszusprechen. Die Bedeutung des Satzes 1 wird in Satz 2 durch Anfügung zweier besonders häufig zu beobachtender Beispiele von Lärmstatbeständen unterstrichen. Die Sprache des dritten Satzes ist gewollt volkstümlich. Unter Hin- und Herfahren ist, wie nicht zweifelhaft sein kann, die ständige Benutzung der gleichen Straßenzüge, also auch das ständige Fahren im Geviert, zu verstehen. Gemeint sind vor allem die Kraftfad-, Moped- und die im nächsten Absatz nochmals erwähnten Radfahrer. Was unnütz ist, weiß der Laie sehr wohl, Polizei und Justiz werden also um so eher damit fertig werden. Unnütz ist es nicht, wenn ein Vater seinen Sohn zum Erlernen des Radfahrens unter seiner Aufsicht auf- und abfahren läßt; unnütz ist es, wenn ein Radfahrer, um sich Bewegung zu verschaffen, sich immer im engen Geviert bewegt, wenn dazu auch andere Straßen zur Verfügung stehen; Kraft-

fahrer sind noch freier beweglich und sind zu abendlichen Spazierfahrten kaum je auf wenige Straßen angewiesen.

##### Zu Absatz 2:

Motorsportliche Veranstaltungen werden oft bei Nacht durchgeführt. Ob die damit verbundene Störung der Nachtruhe zu verantworten ist, darüber muß die Straßenverkehrsbehörde mitsprechen können.

##### Zu Absatz 3:

Die Vorschrift übernimmt das sogenannte Sonntagsfahrverbot (§ 4 a StVO alt) und bringt dabei einige notwendige Klarstellungen. Die umständliche Formulierung „zur Beförderung von Gütern bestimmter Kraftfahrzeuge“ wird durch den Begriff Lastkraftwagen ersetzt. Daß im Sinne dieser Verordnung darunter auch die zur Güterbeförderung bestimmten Sattelkraftfahrzeuge fallen, ist in der Begründung zu § 3 Abs. 3 (zu Nr. 2) gesagt worden. Der letzte Satz verdeutlicht nur, was heute schon gilt.

##### Zu Absatz 4:

Die Verordnung hält es für ihre Aufgabe, die Streiffrage, was unter gesetzlichen Feiertagen in § 4 a StVO (alt) zu verstehen ist, dahin zu klären, daß damit im Prinzip nur solche Feiertage gemeint sind, die bundesgesetzlich oder auf Grund übereinstimmender Landesvorschriften einheitlich im gesamten Bundesgebiet als solche anerkannt sind; diese sind in Absatz 3 aufgezählt. Wegen der hohen Bedeutung von Fronleichnam und Allerheiligen sind auch diese beiden Feiertage in die Liste aufgenommen worden; aber diese beiden zusätzlichen Verkehrsverbote bleiben auf bestimmte Länder beschränkt, die namentlich aufgezählt werden. Das Verkehrsverbot auch auf andere Feiertage von einzelnen Ländern zu erstrecken, wäre verfehlt, da nur Einheimische sie kennen.

Selbstverständlich greift Absatz 3 nicht in das Recht der Länder ein, zu bestimmen, welche Tage gesetzliche Feiertage sind; die Vorschrift zählt nur diejenigen Tage auf („im Sinne des Absatzes 2“), an denen das bundesrechtliche Verkehrsverbot gilt. Dafür sind Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch der Praktikabilität maßgeblich.

#### Zu § 31

Die Erweiterung des Verbots von Kinderspielen auf Fahrbahnen und auf ein solches für Spiele überhaupt ist sachgerecht und befreit zugleich den Leser von komplizierten Erwägungen. Die Vwv wird vorschreiben, daß Spielstraßen für Kinder in wesentlich größerem Umfang als bisher geschaffen werden sollen. Die Möglichkeit eröffnet das Zusatzschild „Spielstraße“; es kann auch (worauf an dieser Stelle nicht hingewiesen zu werden brauchte) unter dem Zeichen 357 (Sackgasse) angebracht sein.

#### Zu § 32

Die Vorschrift übernimmt den § 41 StVO (alt). Für die Verkehrspraxis ändert sich Wesentliches nicht.

##### Zu Absatz 1:

Die Rechtsprechung hat bisher eine verkehrsbeeinträchtigende Beschmutzung der Straße im Wege der Auslegung als eine Verletzung des § 41 (alt) angesehen. Es erscheint als zweckmäßig, daß die neue StVO diesen Tatbestand ausdrücklich erfaßt. Ob auch eine verkehrsgefährdende Benetzung der Straße unter § 41 StVO (alt) fallen kann, war dagegen bisher bestritten. Auch sie muß jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit unterbunden werden. Gerade für das Verbot des Benetzens ist aber der einschränkende Zusatz „wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann“ von besonderer Bedeutung. Denn diese Folge kann das Benetzen nur in der kalten Jahreszeit wegen der Gefahr der Vereisung oder aber auf bereits verschmutzter Straße haben. Der Begriff „Gegenstand“ ist, wie die sonstigen Rechtsnormen, weit auszulegen; auch Fahrzeuge, die betriebsunfähig oder nicht zugelassen sind, fallen darunter.

Wenn § 41 StVO (alt) neben der Verkehrsgefährdung die Beeinträchtigung der Sicherheit des Verkehrs erwähnt, so ist dies sachlich nur eine überflüssige Wiederholung. Anstatt der umständlichen Fassung „die ... Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt“ verwendet die Verordnung den

einfacheren, fast gleichsinnigen Begriff „erschweren“. Eine gewisse Einschränkung kann und soll darin gefunden werden; denn es ist nicht angezeigt, jede noch so geringfügige Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs zu treffen. Der bisherige zweite Satz des § 41 StVO (alt) bedurfte der Überarbeitung. Es ist mindestens ungenau, zu sagen, die Hindernisse seien unverzüglich zu beseitigen und, wenn dies nicht möglich sei, kenntlich zu machen. Die jetzt gefundene Fassung (Absatz 1 Satz 2) stellt den Inhalt des Gebotes klar, den verkehrswidrigen Zustand zu beseitigen und kenntlich zu machen.

#### Zu Absatz 2:

Das Verbot des geltenden Rechts wird sachgerecht auf „ähnlich gefährliche Geräte“ ausgedehnt.

#### Zu § 33

Die Vorschrift faßt die Rechtsgedanken des § 42 und § 3 Abs. 2 StVO (alt) zusammen und verbietet auch verkehrsstörenden Lautsprecherlärm.

#### Zu Absatz 1:

Die bisherige Bestimmung über Lautsprecherlärm stand am falschen Platz, nämlich in § 5 StVO (alt) „Übermäßige Benutzung öffentlicher Straßen“. Dazu ist der Gesetzgeber der Meinung, daß kein Grund dafür vorliegt, solchen Lärm gegenüber sonstigem Lärm dadurch gewissermaßen zu privilegieren, daß er nur einer Erlaubnis und nicht ebenfalls einer Ausnahmegenehmigung bedarf.

Für die Verbote des Betriebs von Lautsprechern, des Straßenhandels usw. und der Werbung und Propaganda werden dieselben beschränkenden Voraussetzungen aufgestellt. Das ist nicht bloß sachgerecht; vielmehr halten sich diese Verbote nur so in den Grenzen der Ermächtigung des § 6 StVG. Sowohl das allgemeine Verbot des Anbietens von Waren und Leistungen durch § 42 Abs. 2 StVO (alt) als auch das Verbot des Betriebs von Lautsprechern, „der sich auf öffentliche Straßen auswirkt“ (§ 5 Abs. 1 Nr. 3 StVO alt), gehen über diese Ermächtigung hinaus und bedürfen einschränkender Auslegung. Im Interesse der Verständlichkeit ist der allzu knapp gefaßte § 42 Abs. 1 StVO (alt) in zwei Sätze geteilt, ohne daß damit eine sachliche Änderung eintreten soll. Verboten ist heute schon verkehrsbeeinträchtigende Werbung und Propaganda außerhalb geschlossener Ortschaften, innerhalb geschlossener Ortschaften aber nur dann, wenn sich dies auf den außerörtlichen Verkehr auswirkt. Als Beispiel für letzteres mag dienen, daß die inzwischen eingestellte Beleuchtung eines hervorragenden Bauwerks innerhalb einer geschlossenen Ortschaft durch Scheinwerfer in verhängnisvoller Weise die Benutzer der nahen Autobahn außerhalb geschlossener Ortschaft ablenkte.

Daß der innerörtliche Verkehr sich auf derartige, sich im Rahmen des sonst Zulässigen haltende Beeinflussung einzustellen hat, bedarf als Selbstverständlichkeit nicht ausdrücklichen Ausspruchs.

Reklame an Fahrzeugen auf der Straße ist insofern nicht ungefährlich, als sie die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer in besonderem Maße auf sich lenkt. Der Gesetzgeber wird daher die Frage im Auge behalten müssen, ob oder inwieweit sie zu unterbinden ist. Satz 3 beschränkt sich darauf, reine Reklamefahrten zu verbieten; diese können angesichts des immer knapper werdenden Verkehrsraumes im Interesse der Erhaltung von Ordnung und Sicherheit nicht mehr geduldet werden.

#### Zu Absatz 2:

Der Absatz übernimmt die Vorschrift des § 3 Abs. 2 StVO (alt) und beseitigt lediglich einige Unklarheiten, die durch die bisherige Fassung entstanden sind. Rechtliche Wirksamkeit haben nur diejenigen Verkehrszeichen, die von der zuständigen Behörde aufgestellt worden sind. Nun sind die Verkehrszeichen, die in dieser Verordnung erwähnt sind, frei käuflich. Anderen soll vor allem verboten werden, solche Zeichen unter gewissen Voraussetzungen aufzustellen. Das, wie es die bisherige StVO tut, allein mit dem Begriff „Verwechselbarkeit“ auszudrücken, ist eine jedenfalls ungewöhnliche Diktion. Daher wird zunächst die Verwendung solcher Einrichtungen verboten, die amtlichen Zeichen oder Verkehrseinrichtungen gleichen.

Die bisherige Fassung „an öffentlichen Straßen“ verleitet, wie aus Rechtsgutachten hervorgeht, zu der Auslegung, daß damit die Sichtbarkeit von der öffentlichen Straße aus gemeint sei. Das wäre falsch. Es ist sogar wünschenswert, wenn der Verkehr auch auf privatem Grund sich ebenso abwickelt wie auf der öffentlichen Straße. Es soll deshalb sehr wohl gestattet sein, etwa in Fabrik- oder Kasernenhöfen die gleichen Verkehrszeichen zu verwenden, auch wenn man sie von der Straße aus sehen kann. Das Verbot soll daher nur gelten, wenn sich diese Zeichen auf den öffentlichen Verkehr auswirken können. Das tun z. B. Verkehrsverbots- oder Haltverbotszeichen vor Grundstückseinfahrten, an Einfahrten in Privatwege oder auf privaten Vorplätzen unmittelbar an der Straße. In solchen Fällen kann es angezeigt sein, eine Ausnahmegenehmigung zu geben.

#### Zu § 34

In der Erwägung, daß eine StVO, die dem Verkehrsteilnehmer keine Angabe für sein Verhalten nach einem Unfall gäbe, lückenhaft wäre, und nach eingehender Prüfung der Ermächtigungsfrage hatte die Regierungsvorlage einen den Weltregeln über das Verhalten nach einem Unfall angepaßten § 34 enthalten. Die verkündete Fassung beruht auf dem Beschluß des Bundesrates, der eine weitergehende Ermächtigung nicht für gegeben hielt, auch befürchtete, die Reform des § 142 StGB werde durch die in der Regierungsvorlage enthaltene Regelung präjudiziert.

Der Bundesminister für Verkehr hat den Beschluß des Bundesrates unter Hintansetzung seiner Bedenken übernommen, weil die sonst unvermeidlich gewesene Verzögerung der Verkündung einer neuen StVO nicht zu verantworten war.

#### Zu Absatz 1:

Das Haltgebot enthält die Grundpflicht, die die Erfüllung der folgenden Pflichten erst ermöglicht. Dem Vorschlag Schmidhäusers in JZ 55, 433 (440) folgend wird diese Grundpflicht dahin ergänzt, daß der Beteiligte sich nach dem Halten über die Unfallfolgen zu vergewissern hat. Erst dadurch gewinnt er Klarheit darüber, was für ihn weiter zu tun ist.

Die Verkehrssicherungspflicht ausdrücklich auszusprechen, besteht besonderer Anlaß. Sie ist besonders wichtig. Die Unfallbeteiligten müssen alles tun, um weitere Unfälle zu vermeiden. Je weniger der Unfallort einzusehen ist, sei es wegen der Örtlichkeit oder wegen der Tageszeit oder wegen der Wetterverhältnisse, um so mehr muß geschehen.

#### Zu Absatz 2:

Die Legaldefinition des Unfallbeteiligten ist nicht zu vermeiden. Sie entspricht der der Strafgesetzentwürfe.

#### Zu § 35

Hier sind die Vorschriften des § 48 Abs. 1 und 2, des § 46 Abs. 1 Satz 1 und 2 und des § 41a StVO (alt) zusammengefaßt, die auch sachlich zusammengehören. Bedeutsame materiell-rechtliche Änderungen bringt der Paragraph nicht.

#### Zu Absatz 1:

Das geltende Recht wird übernommen.

Die Hoheitsträger mit Sonderrechten mußten um den Katastrophenschutz erweitert werden. Zollgrenzdienst und Zollfahndung werden durch den Begriff „Zolldienst“ ersetzt.

#### Zu Absatz 5:

Solche Information des Publikums über die Stationierungsverträge ist zweckmäßig.

#### Zu Absatz 6:

Im Interesse der Lesbarkeit verzichtet die Verordnung auch hier darauf, mit Verweisungen zu arbeiten, wie die StVO (alt) es tut; inwieweit die Straßendienstfahrzeuge in Erfüllung ihrer Aufgabe von den Bestimmungen der StVO befreit sind, läßt sich am einfachsten dadurch klar machen, daß man sagt, was sie tun dürfen. Das bringt Satz 1. Weil sachgemäß diese Sonderrechte nur Fahrzeugen eingeräumt werden, die durch weiß-roten Warnanstrich



oder ähnlich gekennzeichnet sind, werden so auch die übrigen Verkehrsteilnehmer davon unterrichtet, welche Bewegungen sie von so gekennzeichneten Fahrzeugen zu gewärtigen haben. Durch die Verquickung von § 41a Satz 1 und § 46 Abs. 1 Satz 1 StVO (alt) konnten auch einige schwer verständliche Unterschiede zwischen beiden ausgeräumt werden. Was Straßenkehrer, Schienenreiniger oder Oberleitungsmonteur und Aufsichtsbeamte tun dürfen, braucht nicht gesagt zu werden; das ergibt sich aus ihrem Aufgabenkreis. Ihnen ist nur zu sagen, daß sie, wenn sie außerhalb der Gehwege und Absperrungen tätig werden wollen, durch Warnkleidung kenntlich sein müssen; es ist angebracht, nicht bloß, wie bisher in der AV, sondern im Verordnungstext selbst zu sagen, daß die Warnkleidung auffällig sein müsse; das kann der Verkehr verlangen.

#### Zu Absatz 7:

Angesichts der Massierung des Verkehrs war es geboten, bestimmten Fahrzeugen der Post ein — wenn auch beschränktes — Sonderrecht zu gewähren.

#### Zu Absatz 8:

Der Satz ist aus § 48 Abs. 1 StVO (alt) wörtlich übernommen, aber sachgerecht auch auf das Straßenpersonal ausgedehnt worden.

#### Zu § 36

##### Zu Absatz 1:

Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten unterscheiden sich grundsätzlich dadurch, daß jene sich nur an einzelne bestimmte Verkehrsteilnehmer richten (Einzelverfügung), diese aber an alle, die es angeht (Allgemeinverfügung). Die Unterscheidung ist nötig, weil nach Absatz 3 die Weisungen den Zeichen der Polizeibeamten vorgehen sollen. Da beide Arten von Anordnungen praktisch ineinander übergehen, will die Verordnung Klarheit dadurch schaffen, daß sie allein bestimmte Handbewegungen der Polizeibeamten in Absatz 2 als sogenannte Zeichen herausstellt. Alle übrigen Anordnungen der Polizeibeamten sind sonach Weisungen. Sie können sowohl durch Winken als auch durch Zuruf oder Pfeifen gegeben werden und müssen nur deutlich genug sein, um rechtliche Bedeutung zu erlangen.

Satz 2 klärt das Verhältnis dieser Weisungen und Zeichen zu anderen Anordnungen und sonstigen Regeln. Was der Polizeibeamte anordnet, soll „allen“ anderen Anordnungen und Regeln vorgehen. Anordnungen sind sowohl die durch die allgemeinen Verkehrsregeln gegebenen wie die folgenden Sonderanordnungen; sonstige Regeln finden sich gleichfalls in den allgemeinen Verkehrsregeln, aber auch unter den Richtzeichen (z. B. das positive Vorfahrtszeichen). Daß auch die Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten Anordnungen sind, ergibt das Wort „andere“.

Den Rechtsgedanken des zweiten halben Satzes hat die Rechtsprechung entwickelt. Man darf nicht blindlings den Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten folgen, sondern muß zusätzlich selbst Umschau halten. So darf ein Kraftfahrer, der von einem Polizeibeamten angehalten wird, nicht scharf bremsen, wenn dadurch ein Nachfolgender gefährdet werden kann.

##### Zu Absatz 2:

Er bringt die Zeichen der Polizeibeamten und gibt im wesentlichen den Inhalt des § 2 Abs. 2 StVO (alt) wieder. Einige Korrekturen waren dabei erforderlich. Es soll künftig nur noch zwei Zeichen geben: das seitliche Ausstrecken eines Armes oder beider Arme und das Hochheben eines Armes. Das Winken in der Verkehrsrichtung ist nunmehr, wie es schon bisher wohl gedacht war, in Fortsetzung des seitlichen Ausstreckens zulässig; wie bisher gilt dieses Zeichen auch fort, wenn der Beamte die Arme sinken läßt und nur seine Grundstellung beibehält.

In dem Bestreben, bußgeldbewehrte Anordnungen eindeutig von anderen Regeln zu unterscheiden, wird nur das Ausstrecken der Arme quer zur Verkehrsrichtung als Anordnung bezeichnet, und es wird angefügt, daß das Ausstrecken in der Verkehrsrichtung den Querverkehr freigibt, also nicht die Anordnung zur Weiterfahrt enthält, vielmehr diese nur gestattet. Daß weiteres Halten u. U.

eine vermeidbare Verkehrsbehinderung im Sinne des § 1 Abs. 2 darstellt, bedarf der Erwähnung nicht. Dadurch ist zugleich die mißverständliche Bedeutung des Armausstreckens in der Verkehrsrichtung „Straße frei“ vermieden; in Wirklichkeit ist nur der Verkehr freigegeben; ob die Straße wirklich frei ist, soll der Verkehrsteilnehmer nach Absatz 1 ja in eigener Verantwortung prüfen. Der nächste Satz verbessert den Inhalt des § 2 Abs. 4 Satz 1 StVO (alt) und bringt ihn erst an der richtigen Stelle unter.

Auch die „Bedeutung“ der Zeichen mußte verbessert werden. Jenes Ausstrecken der Arme ordnet nicht „Halt!“ an, sondern vor Kreuzungen „Halt vor der Kreuzung“, vor Einmündungen „Halt vor der Einmündung“.

Als verunglückt muß das bezeichnet werden, was in § 2 Abs. 2 Nr. 2 StVO (alt) über die Bedeutung des Hochhebens eines Armes gesagt ist. In Wirklichkeit ist dieses Zeichen ein Zwischenbefehl und fordert von allen, die sich nicht schon in einer Kreuzung oder Einmündung befinden, daß vor ihr auf ein weiteres Zeichen zu warten sei, von denen, die sich schon in der Kreuzung befinden, diese zu räumen, wie die Verordnung an Stelle des unschönen Begriffs „freimachen“ sagt.

Um den Inhalt der durch dieses Zeichen gegebenen Anordnungen klar herauszustellen, soll zunächst in Absatz 2 nur gesagt werden, was sie an Kreuzungen besagen, und für andere Straßenstellen (z. B. Einmündungen, Fußgängerüberwege) ihnen in Absatz 4 entsprechende Bedeutung gegeben werden.

##### Zu Absatz 3:

Ergänzende oder abändernde Weisungen kann auch ein zweiter Polizeibeamter geben.

##### Zu Absatz 5:

Der Absatz gibt in knapper Form den Inhalt des § 2a StVO (alt) wieder. Daß dieser Paragraph das Anhalten zu Verkehrskontrollen und Verkehrszählungen gemeint hat, ergibt die zur Verordnung 1956 gegebene Begründung.

#### Zu § 37

##### Zu Absatz 1:

Auch bei den Lichtzeichen ist es notwendig, ihr Verhältnis zu sonstigen Anordnungen klarzustellen. Dabei handelt es sich, da die Lichtzeichen außer an Bahnübergängen nur an Kreuzungen, Einmündungen, Engpässen und Fußgängerüberwegen, ausnahmsweise auch an Grundstücksausfahrten, verwendet werden können, nur um die Konkurrenz mit gewissen Vorränge regelnden Verkehrsvorschriften, den sonstigen Vorrangzeichen und der Fußgängerüberwegmarkierung.

##### Zu Absatz 2:

Der neue Begriff „Wechsellichtzeichen“ ist wohl verständlich. Diese Wechsellichtzeichen sind als hervorragendes Mittel der Verkehrsregelung unentbehrlich. Sie sind nach wohl allgemeiner Meinung Allgemeinverfügungen. Gelegentlich erhobene verfassungsrechtliche Bedenken sind ersichtlich abwegig.

Zunächst ist es für den Verkehrsteilnehmer wichtig, zu wissen, in welcher Reihenfolge die Lichter erscheinen, für Farbenblinde auch, wie sie übereinander angebracht sind. Daher übernimmt die Verordnung einleitend das, was unter B der Anlage zur StVO (alt) gesagt ist.

##### Zu Nummer 1:

Da auf der übergeordneten Ebene der Zeichen der Polizeibeamten der seitwärts und der nach oben gestreckte Arm dieselbe Bedeutung hat wie Grün und Rot bzw. Gelb, können die Vorschriften des § 2 Abs. 3 StVO (alt) mit den bei jenen Armzeichen erörterten Änderungen wortgleich übernommen werden. Die Wechsellichtzeichen haben aber mehrere Besonderheiten.

Der „grüne Pfeil“ hat schon nach der heutigen Regelung insofern Gebotscharakter, als er nur die Weiterfahrt in der oder den gezeigten Richtungen erlaubt, die in anderen Richtungen also verbietet. Er ist auf der Ebene der Lichtzeichen etwa das, was der weiße Pfeil auf blauem Grund (Zeichen 209 ff.) auf der nachgeordneten Ebene der Vorschritzeichen sagt. Das wird durch die Formulierung verdeutlicht. Daß eigene Prüfung der Verkehrslage bei Grün



und grünem Pfeil verlangt werden muß, braucht hier, wo es sich weithin um selbsttätige Mechanismen handelt, nicht ausdrücklich gesagt zu werden. Durch die bei der Bedeutung des grünen Pfeils fehlende Bezugnahme auf die Regeln des § 9 soll angedeutet werden, daß der dem Abbiegepfeil Folgende nicht mit „feindlichem“ Verkehr zu rechnen hat. Darüber wird die Vwv die nötigen Anordnungen treffen. Die roten und gelben Pfeile sowie die schwarzen Pfeile auf rotem und gelbem Grund, die die Praxis kennt, werden übernommen. Die Vwv wird dafür Sorge tragen, daß solche Pfeile nur noch neben vollen Lichtzeichen zu sehen sein werden.

#### Zu Nummer 3:

Vor allem Eisenbahnen und Straßenbahnen muß die Möglichkeit eröffnet werden, ebenfalls Wechsellichtzeichen zu verwenden. In solchen Fällen wäre es aber verfehlt, sie zu zwingen, praktisch fast Dauergrün zu geben. Wie die Blinklichtanlage werden auch diese Lichtzeichenanlagen, solange sich kein Schienenfahrzeug nähert, abgeschaltet sein.

#### Zu Nummer 4:

Die Praxis ist schon dazu übergegangen, Lichtzeichen für bestimmte Fahrstreifen des gleichgerichteten Verkehrs einzurichten. Die StVO sieht dies bisher nicht vor. Diese Praxis zu sanktionieren, erscheint am Platze. Daß solche Regelung nur dort zugelassen werden kann, wo die Fahrstreifen markiert sind, wird ausdrücklich gesagt.

Der Satz 2 erwähnt die besonderen Zeichen für Schienenbahnen und Linienomnibusse. Der zweite Halbsatz will den Geltungsbereich dieser Zeichen auf Oberleitungsomnibusse und andere Linienomnibusse sowohl dort erweitern, wo diese in dem der Schienenbahn vorbehaltenen Gleisraum sich bewegen dürfen, als auch dort, wo besondere Fahrstreifen für diese öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen sind.

#### Zu Nummer 5:

Da die für Fußgänger allein bestimmten Lichtzeichenanlagen eine Gelbphase nicht kennen, werden Fußgänger ständig auf der Fahrbahn von Rot überrascht. Um zu verhüten, daß diese Fußgänger, dadurch beunruhigt, unschlüssig werden und so erst wirklich in Gefahr geraten, wird ihnen die Fortsetzung der Überquerung vorgeschrieben. Die Phasen für den Fahrverkehr werden darauf eingestellt werden müssen. Daß besonders schwerfällige Fußgänger die Fahrbahn an Lichtzeichenanlagen nur dann betreten sollten, wenn Grün gerade aufleuchtet, ist auch ohne ausdrückliche Vorschrift selbstverständlich. Was „zügig“ bedeutet, ist zu § 25 zu Absatz 3 gesagt.

#### Zu Absatz 3:

Namentlich auf Ein- und Ausfallstraßen der Großstädte ist es häufig dringend erforderlich, in den Morgen- und Abendstunden sogenannte Umkehrstreifen zu schaffen, d. h. am Morgen dem Verkehr stadteinwärts mehr Fahrstreifen zu geben als dem Verkehr stadtauswärts und Umgekehrtes am Abend. Bislang gab es dafür keine ausreichenden Mittel. Das Weltabkommen über Verkehrszeichen (Art. 23 Abs. 11) bringt sie in Gestalt dieser Dauerlichtzeichen. Sie werden daher übernommen. Dauerlichtzeichen sollen sie heißen, weil man dem Verkehrsteilnehmer sagen muß, daß er hier auf einen Farbwechsel nicht warten kann.

Das Hauptanwendungsgebiet wird der Umkehrstreifen sein. Es wäre aber verfehlt, wenn man schon neue Farbzeichen einführt, sie überflüssigerweise in ihrer Anwendungsmöglichkeit zu beschränken. Ein Bedürfnis, sich dieser neuen Lichtzeichen zu bedienen, hat sich inzwischen bereits herausgestellt. In Straßentunneln, in denen das Wiederingangbringen des Verkehrs nach einem Unfall besonders zeitraubend ist und die auch ständiger Wartung bedürfen, können so durch beiderseits aufleuchtende rote Schrägbalken bestimmte Fahrstreifen gesperrt werden. Es ist zudem zu erwarten, daß die Verkehrswissenschaft bald weitere Anwendungsmöglichkeiten aufzeigen wird.

Nur wenn über jedem Fahrstreifen dem Verkehrsteilnehmer gesagt wird, ob er ihn benutzen darf oder nicht, ist das für die Verkehrssicherheit Notwendige getan.

#### Zu Absatz 4:

Längst ist es ständige Übung geworden, daß sich schon das zweite herankommende Kraftfahrzeug, wenn dazu Raum genug ist, neben ein bei Rot wartendes Fahrzeug setzt. Das ist zweckmäßig, weil der Führer des zweiten Fahrzeugs noch gar nicht wissen kann, ob nicht während der Rot-Phase sich noch ein ganzer Pulk weiterer Fahrzeuge ansammeln wird und es zudem in der Regel der Verkehrsabwicklung dient, wenn die Fahrzeuge bei Grün nebeneinander losfahren. Die Übung wird daher legalisiert.

Die räumliche Geltung dieser Befreiung vom Rechtsfahrgebot beginnt da, wo das Fahrverhalten durch das Lichtzeichen beeinflusst wird und endet stets da, wo hinter dem Lichtzeichen das Rechtsfahrgebot wieder befolgt werden kann. Die Befreiung hat rechtliche Bedeutung für mehrspurige Kraftfahrzeuge nur bei schwachem Verkehr; bei dichtem Verkehr gilt für diese § 2 Abs. 2 Satz 2.

Selbstverständlich kann die gleiche Lockerung auch dort zugelassen werden, wo Dauerlichtzeichen den Verkehr regeln.

#### Zu § 38

##### Zu Absatz 1:

Statt der umständlichen Formulierung in § 48 Abs. 3 StVO (alt) „Warnvorrichtung mit einer Folge verschieden hoher Töne“ wird der verständliche Begriff „Einsatzhorn“ verwendet. Das Gebot, sofort freie Bahn zu schaffen, muß sich entgegen der bisherigen Fassung auch an Fußgänger wenden. Was unter dem sofortigen Schaffen freier Bahn zu verstehen ist, weiß jeder; weitere Konkretisierung ist kaum möglich. Die Vorfahrtfrage zwischen mehreren Fahrzeugen im Einsatz regeln zu wollen, wäre lebensfremd; da sie sich erst sehr spät erkennen können, ließe sich das gar nicht reglementieren. Der weitere Inhalt des § 48 Abs. 3 (alt) ist hier entbehrlich. Die Ausrüstungsvorschrift findet sich in § 52 Abs. 3 StVZO, und über die Verwendung kann das Erforderliche in der Vwv gesagt werden.

##### Zu Absatz 2:

Der zur Orientierung der Verkehrsteilnehmer erforderliche Absatz 2 bringt gegenüber § 48 Abs. 4, § 33 Abs. 6 StVO (alt) und § 52 Abs. 4 StVZO nichts Neues.

##### Zu Absatz 3:

Der Verwendungsbereich des ortsfesten gelben Blinklichts ist so weit, daß er sich hier nicht konkretisieren läßt; das ist nur möglich bei dem an Fahrzeugen angebrachten und geschieht in Satz 2.

#### Zu § 39

##### Zu Absatz 1:

Zu den terminologischen Änderungen vgl. die Leitgedanken (oben II 4b).

##### Zu Absatz 2:

Durch Satz 1 wird klargestellt, daß auch auf Zusatzschildern getroffene Regelungen den allgemeinen Verkehrsregeln vorgehen.

##### Zu Absatz 3:

Im Hinblick auf die (bußgeldbewehrten) Verbote nach Buchstabe a) hinter Zeichen 253 ist es geboten, die zu verwendenden Sinnbilder und ihre Bedeutung in der Verordnung zu bestimmen, die Fassung („Werden Sinnbilder ... gezeigt“) schließt nicht aus, daß in anderen Fällen beim Fehlen eines zutreffenden Sinnbildes das Gewollte in Worten ausgedrückt wird, z. B. „Linienomnibusse frei“, wie auch der Verwendung in der Verordnung nicht gezeigter Sinnbilder auf nicht reglementierenden Schildern Rechtsgründe nicht entgegenstehen, vgl. auch hinter Zeichen 363.

##### Zu Absatz 4:

Da der Rechtssatz, daß Sonderregeln allgemeinen Regeln vorgehen, als Allgemeingut angesehen werden kann, könnte der Absatz als überflüssig erscheinen. Immerhin ist es zweckmäßig, den systematischen Leser darauf hinzuweisen, daß das, was er in Teil I erfahren hat, örtlich durch Verkehrszeichen modifiziert sein kann.

**Zu § 40****Zu Absatz 1:**

Der erste Satz macht klar, daß Gefahrzeichen nicht bloß in jedem Fall den Verkehrsteilnehmer zu konzentrierter Aufmerksamkeit verpflichten, sondern u. U. sogar dazu, etwas zu tun, etwa seine Geschwindigkeit zu ermäßigen. Daher spricht der Satz nicht davon, daß sich die Verkehrsteilnehmer auf die Gefahr einzustellen, sondern daß sie sich auf sie einzurichten haben. Das Wort „mahnen“ verdeutlicht, daß es sich dabei aber nicht um ein bußgeldbewehrtes Gebot handelt.

Was mit dem beliebten Schlagwort „Schilderwald“ beanstandet wird, hat gewiß nicht selten seine Berechtigung. Die Vwv wird den Behörden die dazu gewonnenen Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft vermitteln. In seiner Unbeschränktheit ist jener Vorwurf aber falsch. Die Wegweisung z. B. kann nicht gut genug sein. Seine Berechtigung hat der Vorwurf bei den Gefahrzeichen. Das rührt daher, daß § 5a StVG die Anbringung solcher Zeichen an allen gefährlichen Stellen der „Durchgangsstraßen“ vorschreibt. Die Rechtsprechung hat daraus eine angesichts der Strenge dieser Vorschrift zutreffende, aber jedenfalls heute nicht mehr gerechtfertigte Ausweitung der Verkehrssicherungspflicht entwickelt. Verkehrsbehörden stellen nicht zuletzt unter dem Eindruck dieser Rechtsprechung Gefahrzeichen völlig überflüssig auf. Besonders gefährlich ist die Beobachtung, daß diese Behörden des öfteren glauben, ihrer Verpflichtung zu entsprechen, wenn sie ein solches Zeichen alsbald dort aufstellen, wo etwas „passiert“ ist, statt viel wirksamere Mittel anzuwenden. § 5a ist überholt. Wer durch einen Wald fährt, der weiß sehr wohl, daß dort in der Regel Wild lebt; wer bei entsprechender Temperatur und Witterung über eine Brücke oder durch ein kurzes Waldstück fährt, der weiß, daß er mit Glatteis rechnen muß, auch wenn er dies auf seiner bisherigen Fahrt nicht beobachtet hat. Dem Bundestag wird deshalb zu gegebener Zeit eine Gesetzesvorlage zugeleitet werden, die die Streichung des § 5a vorschlagen wird. An seine Stelle soll der zweite Satz dieses Absatzes treten, der die behördliche Pflicht zu solcher Warnung sachgerecht einschränkt. Er gilt aber künftig allerdings für alle Straßen, nicht bloß für die Durchgangsstraßen. Die Vwv wird bei den einzelnen Gefahrzeichen den Behörden sagen, wo die Zeichen erforderlich sind und wo sie entbehrt werden können. Diese Empfehlungen oder Anordnungen werden sich ebenfalls auf Erkenntnisse der modernen Verkehrswissenschaft gründen.

**Zu Absatz 2 bis 5:**

Im folgenden wird dem Verkehrsteilnehmer gesagt, wo die Schilder stehen, daß er vor allem außerhalb geschlossener Ortschaften sich in Ruhe auf die noch erheblich entfernte Gefahrstelle einrichten kann. Daß die Gefahrzeichen z. B. auf Autobahnen schon etwa 400 m vor der Gefahrstelle stehen, braucht nirgends gesagt zu werden, weil der dortige Schnellverkehr diesen Unterschied kaum empfindet.

Neben den Aufschriften auf den Zusatzschildern wird von Zeichnungen gesprochen. Dieser Begriff soll der Oberbegriff für Sinnbilder und für die im Absatz 5 erwähnten Pfeile sein. Die Sinnbilder werden die Hauptrolle spielen; auch Ausländer verstehen sie. Die Aufschriften werden vereinheitlicht. Die Entfernung zur Gefahrstelle wird z. B. mit 100 m angegeben. Zu der Länge der Strecke, für die die Gefahr besteht, wird die Entfernung zur Gefahrstelle hinzugerechnet und diese Gesamtstrecke auf dem Zusatzschild, wie es im Absatz 4 gezeigt wird, angegeben. Auch das ist weltweit vereinbart. Die in Deutschland weithin übliche Verwendung von Präpositionen, z. B. „nach 100 m“ oder „auf 2 km“, war verfehlt, da Ausländern erfahrungsgemäß Präpositionen besondere Schwierigkeiten bereiten.

**Zu Absatz 6:**

Es folgen die verkleinerten Abbildungen der Gefahrzeichen. Von der Wiedergabe der Maße wurde abgesehen. Darüber enthält das weltweite Verkehrszeichenabkommen eingehende Empfehlungen (Art. 6 Abs. 4 Buchst. c: kleine, normale, große und sehr große Maße). Sie werden,

soweit angebracht, als Weisungen an die Behörden in die Vwv übernommen. Die abgebildeten Gefahrzeichen sind ausnahmslos weltweit vereinbart. Für die Reihenfolge gab die Bedeutsamkeit der einzelnen Zeichen kein brauchbares Kriterium ab. Vorausgestellt sind die Schilder, die vor Gefahren aus den Straßenverhältnissen, es folgen die, die vor Gefahren, die von außen drohen, warnen.

**Zu Zeichen 101:**

Es muß (mit dem neuen — in Deutschland schon 1927 eingeführt gewesen — weltweit vereinbarten Sinnbild) beibehalten werden, vor allem weil nicht alle Gefahren, vor denen zu warnen ist, bildlich wiedergegeben werden können. Es ist zwar erwünscht, daß die Gefahr auf einem Zusatzschild näher bezeichnet wird; das kann aber schon deshalb nicht immer verlangt werden, weil vor allem bei vorübergehender Gefahr, z. B. an Unfallstellen oder bei Katastrophen, die eingesetzten Beamten die erforderlichen Zusatzschilder nicht stets zur Hand haben. In der Vwv wird angeordnet, daß keines der übrigen amtlichen Gefahrzeichen durch das allgemeine Gefahrzeichen ersetzt werden darf.

In den gezeigten Zusatzschildern sind die Aufschriften durch Sinnbilder ersetzt. Es ist zweckmäßig, dem Zusatzschild Wintersport daneben die Bedeutung zu geben, daß hier Wintersport erlaubt sei.

**Zu Zeichen 102:**

Der Verkehrsteilnehmer wird besser unterrichtet und damit dient es auch der Verkehrssicherheit, wenn das Zeichen künftig, entsprechend der Weltregelung, nur vor Kreuzungen und Einmündungen warnt, an denen die Vorfahrt des von rechts Kommenden zu beachten ist. Vor Kreuzungen und Einmündungen mit besonderer Vorfahrtregelung warnen andere Zeichen, wie schon der Text zu den Zeichen 205, 206 und 301 dartut.

**Zu Zeichen 103 und 105:**

Die beiden Zeichen und ihre zwei Gegenstücke sind im Weltabkommen vorgesehen. In der Vwv wird ausdrücklich gesagt werden, daß es nur die vier Kurvenzeichen gibt. Es ist also untersagt, den Versuch zu unternehmen, den näheren Verlauf der Kurve durch Variationen der Pfeilrichtung kenntlich zu machen. Das wäre der Verkehrssicherheit abträglich nicht bloß, weil ein genaues Nachzeichnen des Verlaufs kaum möglich wäre, und zudem damit für das Fahrverhalten, insbesondere die einzuhaltende Geschwindigkeit, noch nicht alles gesagt wäre; hierfür sind vielmehr auch die Sichtverhältnisse in der Kurve wie auch die Kurvenlage von wesentlicher Bedeutung.

**Zu Zeichen 108 und 110:**

Sie unterscheiden sich nur dadurch, daß im Zeichen „Gefälle“ die Zahlen schräg abwärts stehen, im Zeichen „Steigung“ dagegen schräg aufwärts. Wirklich mißlich ist das nicht, weil das Gelände in aller Regel keinen Zweifel läßt, was der Fahrzeugführer zu erwarten hat.

**Zu Zeichen 112:**

Es ist zweckmäßig, dieses Zeichen nicht nur zur Warnung vor einzelnen Unebenheiten zu verwenden, sondern auch vor einer Fahrbahn in schlechtem Zustand. Im zweiten Fall muß die Länge der Gefahrestrecke auf einem Zusatzschild angegeben werden.

**Zu Zeichen 114:**

Das Zeichen mit seiner bisherigen Bedeutung „Schleudergefahr“ ärgert den Verkehrsteilnehmer, wenn er ihm bei trockenem Wetter an ersichtlich gut ausgebauten Straßen begegnet. Dieser Ärger gibt dem Fahrzeugführer Anlaß, das Zeichen eben auch dann nicht ernst zu nehmen, wenn er allen Grund hat, das zu tun. Das Zeichen erhält daher den Namen „Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz“. Die Vwv wird ausdrücklich die Verwendung des Zeichens dort verbieten, wo Schleudergefahr nicht wegen Nässe entstehen kann, sondern wegen der Anlage oder der Führung der Straße; in solchen Fällen, wird dort gesagt werden, ist mit anderen Mitteln zu helfen, z. B. durch Aufstellung des Zeichens „Kurve“ oder durch Geschwindigkeitsbeschränkung.

Nun gibt es zahlreiche Stellen, an denen auch Fahrzeuge in schneller Fahrt bei Nässe nicht ins Schleudern geraten, vielmehr nur bei Glatteis. Für diese Fälle wird das gezeigte Zusatzschild eingeführt.

#### Zu Zeichen 115:

Die Zeichnung des weltweiten Abkommens ist nicht besonders glücklich geraten. Sie wurde deshalb dadurch etwas ausdrucksvoller gestaltet, daß sie auch einen auf der Fahrbahn liegenden Felsbrocken zeigt. Wie die Erfahrung lehrt, ist gerade die Warnung davor, daß mit Steinen auf der Straße zu rechnen ist, unentbehrlich. Solche Abweichungen von den weltweiten Zeichnungen sind ausdrücklich zugelassen (Art. 8 Abs. 1 Satz 2 des Verkehrszeichenabkommens).

#### Zu Zeichen 125:

Die Vwv wird dazu sagen: „Das Zeichen ist stets aufzustellen, wenn eine Fahrbahn für eine Richtung vorübergehend in beiden Richtungen befahren wird. In den übrigen geeigneten Fällen ist von dem Zeichen nur sehr sparsam Gebrauch zu machen.“

#### Zu Zeichen 129:

Das Zeichen „Ufer“ soll, wie die Vwv klarstellen wird, nur dort verwendet werden, wo eine Straße auf ein unbeschränktes oder wenigstens unzulänglich gesichertes Ufer zuführt, vor allem vor Schiffsländen.

#### Zu Zeichen 134:

Weisungen, wie Fußgängerüberwege zuverlässig anzukündigen sind, wird die Vwv bringen.

#### Zu Zeichen 138:

Die Vwv wird vorschreiben, in welchen Fällen das Zeichen angebracht werden soll. Sein Anwendungsbereich wird sehr beschränkt sein.

#### Zu Zeichen 151:

Es soll nur noch an Übergängen von Schienenbahnen mit Vorrang verwendet werden. Dadurch wird seine Bedeutung sachgemäß erhöht. Vor Industriegleisen wird künftig nur noch durch das Zeichen 101 mit einer Aufschrift auf einem Zusatzschild, wie Industriegleis, gewarnt werden oder durch Zeichen 112.

#### Zu § 41

Der Paragraph ist ungewöhnlich umfangreich. Daraus die Forderung ableiten zu wollen, ihn in verschiedene Paragraphen aufzuteilen, hieße den Aufbau des II. Abschnitts verkennen. Die Aufteilung dieses Abschnitts in Paragraphen ist eine bloße Konzession an das, was sonst in Gesetzen üblich ist, und auch an den Aufbau des I. Abschnitts des Entwurfs. Sie ist zugleich eine die Lesbarkeit des Verordnungswerks erheblich verbessernde Abweichung vom Aufbauprinzip der StVO (alt), die ja den gesamten Verkehrszeichenteil, ohne Unterteilung in Paragraphen und ohne in die Augen fallende Übersichtlichkeit, in ihrer Anlage zusammenfaßte.

Die Aufteilung in Paragraphen ist sonst dazu da, die Gesetze lesbar zu machen. Diese Lesbarkeit wird hier auf andere, weit wirkungsvollere Weise durch die eingestreuten Abbildungen der Zeichen erreicht. Wer sich beruflich mit der Lektüre von Gesetzen befaßt, der muß freilich etwas umlernen; denn ein Gesetz in Form eines Bilderbuchs mit beigegebenem Text gibt es bisher nicht. Auch der fachkundige Leser wird sich leicht hineinfinden. Er muß sich ebenso, wie es der laienhafte Leser ohne weiteres tut, nach den Zeichen richten. Der diesen jeweils beigegebene Text ist möglichst knapp gehalten und daher leicht zu überschauen.

Selbstverständlich muß die Reihenfolge der Zeichen geordnet sein, wenn Lesbarkeit und Übersichtlichkeit erreicht werden sollen. Dem ist Rechnung getragen. Unter den Schildern werden im Prinzip die reinen Gebotszeichen vorangestellt; die Zeichen gemischten Charakters folgen und den Schluß bilden die reinen Verbotsschilder. Darüber hinaus werden diese Gruppen im Absatz 2 nach sachlichen Gesichtspunkten unterteilt. Gebotszeichen sind Wart- und Haltgebote (Nummer 1), die Zeichen für vorgeschriebene Fahrtrichtung (Nummer 2) und vorgeschriebene

Vorbeifahrt (Nummer 3). Zeichen mit Mischcharakter sind die Haltestellenzeichen (Nummer 4) und die Zeichen für Sonderwege (Nummer 5). Die Verbotsschilder sind unterteilt in Verkehrsverbote (Nummer 6), in Streckenverbote (Nummer 7) und in Haltverbote (Nummer 8).

Der Absatz 2 bringt zunächst die Schilder, der Absatz 3 die wenigen Fahrbahnmarkierungen mit Anordnungscharakter.

#### Zu Absatz 1:

Der Absatz wiederholt das, was nun schon seit Jahrzehnten gilt, daß nämlich die Gebote und Verbote nicht durch eine dahinter stehende Verordnung, sondern durch die bloße Aufstellung des Zeichens erlassen werden. Wie der Bundesgerichtshof zutreffend bemerkt (4. 12. 1964 VerKMitt 1965 Nr. 15), steht der Bundesminister für Verkehr von jeher auf dem Standpunkt, daß die amtlichen Vorschriftzeichen nicht die rechtliche Natur von Rechtsverordnungen haben. Der Bundesgerichtshof ist dieser Auffassung mit überzeugenden Gründen beigetreten; er verweist vor allem mit Recht auf die Funktionsgleichheit aller verkehrsregelnder Maßnahmen, die eine unterschiedliche rechtliche Beurteilung der Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten und der Farbzeichen (jetzt: Lichtzeichen) einerseits und der Verkehrszeichen und -einrichtungen andererseits, wie sie in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung und auch in der Literatur häufig vertreten wird, verbietet. Da zudem auch die überwiegende Mehrzahl der Vertreter dieser gegnerischen Auffassung im Ergebnis die Rechtsgültigkeit regelnder Verkehrszeichen und -einrichtungen nicht in Zweifel zieht, sieht sich der Bundesminister für Verkehr nicht veranlaßt, sich durch Ergänzungen des § 6 StVG eine Subdelegationsbefugnis geben zu lassen.

#### Zu Absatz 2:

Der Absatz macht zunächst wieder bekannt, wo die Schilder stehen. Dann wird ausgesprochen, daß sie dort (oder von dort an, nämlich bei Streckenverboten und bei Haltverboten) zu befolgen sind, wo sie stehen. Die letzten Sätze der einleitenden Bemerkungen dienen dem Zweck, die Zusatzschilder zu Vorschriftzeichen im Interesse der Eindeutigkeit des Rechtsbefehls tunlichst zu beschränken.

#### Zu Zeichen 205:

Das Zeichen, das bisher die Bezeichnung „Vorfahrt achten!“ hatte, ist mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die die Rechtsprechung mit dem sogenannten vereinsamten Dreieckszeichen hat, „aufgewertet“ worden. Das Zeichen ordnet nunmehr in Ubereinstimmung mit dem Weltabkommen an, daß Vorfahrt zu „gewähren“ sei. Die bisherige Regelung, die die Gültigkeit des Gebots von zureichender Doppelbeschilderung abhängig gemacht hat, kann nicht aufrechterhalten werden; praktisch wird es auch übrigens in Zukunft nur solche Doppelbeschilderung geben. Die neue Regelung sichert besser.

#### Zu Zeichen 206:

Das bisherige dreieckige Haltgebotsschild (Bild 30a alt) kann nicht beibehalten werden, weil es international unbekannt ist. Die Mehrheit auch der europäischen Länder hat für das achteckige Schild gestimmt, das sich außerhalb Europas in langen Jahren bewährt hat. Die Ausgestaltungsvorschrift („mit schmalem, weißen Rand“) ist hier unentbehrlich, weil ein weißer oder gelber Rand im Europäischen Zusatzabkommen hier ausdrücklich gefordert wird. Auch hier wird, wie bei Zeichen 205, das Gebot „Vorfahrt achten!“ zu dem Gebot „Halt! Vorfahrt gewähren!“ erweitert. Im übrigen ist die Bedeutung gleich der des alten Zeichens.

Das Ankündigungszeichen fällt als einziges aus dem System, wonach Zeichen und Ankündigungszeichen gleich sein müssen. Es ist international vereinbart und muß außerhalb wie innerhalb geschlossener Ortschaften so aussehen. Die Entfernungsangabe auf dem Zusatzschild ist nur ein Beispiel; die sonst übliche Diktion (wie „100m“) mußte hier aus redaktionellen Gründen wegleiben.

#### Zu Zeichen 209 bis 214:

Die Zeichen 209 und 211 erhalten zur Verdeutlichung zweierlei „Namen“; diese besagen, daß die Zeichen 209

und 214 schon vor der Stelle stehen, an der abzubiegen ist, u. U. sogar erheblich vor ihr, das Zeichen 211 an oder hinter ihr.

#### Zu Zeichen 220:

Das Zeichen des Weltabkommens enthält eine Inschrift nicht; es ist aber gestattet, die Beschriftung „Einbahnstraße“ einzufügen. Davon wird Gebrauch gemacht, weil sich so den an die Inschrift gewohnten deutschen Verkehrsteilnehmern besser klarmachen läßt, was das Zeichen bedeutet. Der Text bringt sachlich keine Änderung; er wird systemgerecht hierher überführt. Einbahnstraßen ohne diese Kennzeichnung gibt es künftig nicht mehr. Vgl. auch Zeichen 353.

#### Zu Zeichen 222:

Um deutlich zu machen, daß ein schräg abwärts weisender Pfeil eine andere Bedeutung hat als die in andere Richtungen weisenden, ist dieses Zeichen von den Zeichen 209 bis 214 deutlich abgesetzt worden. Die Namensänderung verdeutlicht es.

Das bisherige Zeichen „Kreisverkehr“ kann leider nicht beibehalten werden. Es findet sich zwar auch im Weltabkommen, gibt aber im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage dem Verkehr im Kreis nicht die Vorfahrt, sondern soll nur auf die besondere Streckenführung hinweisen. Es ist aus Sicherheitsgründen unmöglich, dasselbe Zeichen mit im entscheidenden Punkt geänderter Bedeutung auch künftig zu zeigen. Wie das Zeichen mit seiner bisherigen Bedeutung durch geeignete Beschilderung ersetzt werden kann, wird die Vwv sagen.

#### Zu Zeichen 224 und 226:

Die Kennzeichnung solcher Haltestellen ist schon seit Jahrzehnten genormt (vgl. DRAnz 1939 Nr. 172; RVkB1. B 1939 S. 253). Da das Weltabkommen andere Haltestellenzeichen vorsieht, wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein, ob die hiesigen innerhalb der im Weltabkommen gesetzten Fristen durch die dort vorgesehenen ersetzt werden müssen oder ob bei der Ratifikation ein Vorbehalt gemacht werden soll.

#### Zu Zeichen 229:

Das Weltabkommen bringt kein Zeichen „Taxenstand“. Das Zeichen hält sich aber im System jenes Abkommens und ist durch die Aufschrift auch Ausländern verständlich.

#### Zu Zeichen 237 bis 241:

Nach den Erläuterungen über den Standort der Zeichen und über zulässige Varianten folgen zunächst unter a) bis c) die durch sie gegebenen Anordnungen. Dann folgt eine Erlaubnis.

Im Weltabkommen wird Fußgängern vorgeschrieben, auf Straßen ohne Gehwege die Radwege zu benutzen, dabei aber die Radfahrer nicht zu behindern. Da es so gestaltete Straßen in Deutschland kaum gibt, wäre die ausdrückliche Übernahme dieser Weltregel unzumutbar. Dafür gibt es hier gekennzeichnete, gemeinsame Rad- und Gehwege. Auf denen soll sich der Verkehr so abwickeln, wie das Weltabkommen es will.

Daß Pferde auf Reitwegen geführt werden dürfen, ist nicht selbstverständlich.

#### Zu Zeichen 250 bis 264:

Bei den Verkehrsverboten ist kaum etwas geändert. Die Bemerkung, das Verbot des Zeichens 250 gelte nicht für Tiere, ist notwendig, weil nach § 28 Abs. 2 für den Tierverkehr die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Anordnungen sinngemäß gelten. Hier soll er durch das Verbot nicht betroffen werden.

Unter den anderen Verkehrsarten, von denen in a) hinter den Zeichen 251 und 253 die Rede ist, werden auch die Fußgänger und Reiter erwähnt; das Zeichen 250 kann also auch für andere Verkehrsarten als den Fahrzeugverkehr erforderlichenfalls verwendet werden.

Die Sattelkraftfahrzeuge müssen, obwohl sie Lastkraftwagen sind (vgl. zu § 3 Abs. 3 zu Nr. 2), bei Zeichen 263 erwähnt werden, das verlangt die Eigenart ihrer technischen Konstruktion.

#### Zu Zeichen 268:

Das Zeichen ist dem weltweiten Abkommen entnommen. Es kann in den Alpen, aber auch in Mittelgebirgen von Nutzen sein.

#### Zu Zeichen 269:

Das Zeichen ist auf europäischer Ebene vorgesehen. Was wassergefährdende Stoffe sind, braucht Tankwagenbesitzern nicht erläutert zu werden; daß als Maß Liter genannt werden, gibt zudem einen Anhaltspunkt. Die Vwv wird sich dazu äußern. Eine untere Grenze zu ziehen, hier 3000 l, ist notwendig. Die Grenzziehung ist nach Anhörung von Sachverständigen erfolgt, die u. a. die Größe der auf dem Markt befindlichen Tankfahrzeuge und die zu Aufräumarbeiten vorhandenen Geräte berücksichtigt haben; sie deckt sich mit internationalem Vorschlag.

#### Zu Zeichen 274 bis 282:

Die diese Zeichen zusammenfassende Nummer 7 erhält die Überschrift „Streckenverbote“. Der Begriff ist neu, aber wohl ohne weiteres verständlich; es handelt sich um Verbote, die für eine bestimmte Strecke gelten, für die „Verbotsstrecke“, wie sie im Text genannt wird. Im Vorwurf waren, an sich sachgerecht, hier auch die nunmehr unter der folgenden Nummer 8 erwähnten Haltverbote eingereicht. Die Notwendigkeit sie, übrigens wie im Weltabkommen, besonders zu behandeln, ergibt sich daraus, daß die Bedeutung beider Schildergruppen, namentlich die Strecken, für die sie Verbote anordnen, verschieden sind und deshalb ein gemeinsamer Text nur noch schwer lesbar wäre.

Soweit die Schilder neu sind, sind sie dem Weltabkommen entnommen.

#### Zu Zeichen 274:

Durch das Zeichen werden entsprechend Satz 2 alle in § 3 Abs. 3 zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten heraufgesetzt, auch die der Nummer 2. Doch dürfen die Fahrzeuge, denen durch Vorschriften der StVZO eine Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, diese auch unter den Voraussetzungen des Satzes 2 nicht überschreiten.

#### Zu Zeichen 275:

Das Verhältnis dieses Gebots zu dem des § 3 Abs. 1 Satz 1 klärt der Text. Das Zeichen ist, weltweit vereinbart, für uns neu. Einer immerhin möglichen Verwechslungsgefahr mit dem vorhergehenden Zeichen durch mangelndes Farbenunterscheidungsvermögen soll durch die Weglassung des Zusatzes km begegnet werden. Die Vwv wird einschränkende Anordnungen für die Aufstellung dieses Zeichens bringen. Ein beschränktes Bedürfnis für solche Möglichkeit, einen gleichmäßigen Verkehrsfluß zu erzwingen, ist anzuerkennen.

#### Zu Zeichen 277:

Dieses Zeichen aus dem Weltabkommen zu übernehmen, ist schon darum ratsam, weil dadurch die namentlich auf Autobahnen bekannten, Ausländern nur schwer verständlichen Riesenplakate entbehrlich werden.

#### Zu Zeichen 278 bis 281:

Die vier neuen Verkehrszeichen für das Ende von Verbotsstrecken zu übernehmen, ist geboten, weil die jetzt übliche Beschilderung durch Wiederholung des Verbotsschildes mit dem Zusatzschild „Ende“ nicht mehr zulässig ist.

Das Zeichen 281 empfiehlt sich auch deshalb, weil die Bekanntgabe des Endes der Überholverbotsstrecke durch das bisher alleinige Überholverbotszeichen mit dem Zusatzschild „Ende“ Pkw-Fahrer dann in unbegründete Verlegenheit und Unruhe versetzt hat, wenn es in Wirklichkeit nur ein für Lastkraftwagen geltendes Überholverbot außer Kraft setzen wollte.

#### Zu Zeichen 282:

Schwierigkeiten sind daraus nicht zu besorgen, daß das bisherige Zeichen nach Bild 21 a der Anlage zur StVO (alt) leicht abgeändert nun eine erweiterte Bedeutung haben soll.

**Zu Zeichen 283 und 286:**

So sehen gemäß dem Weltabkommen künftig die bisher so genannten Haltverbots- und Parkverbotszeichen aus. Das „Parkverbotszeichen“ muß zudem seinen Namen wechseln. Es hat zwar genau dieselbe Bedeutung wie das alte Zeichen Bild 23, aber die Verordnung versteht unter Parken (§ 12 Abs. 2) etwas grundlegend anderes.

Mit der Vorschrift, daß Ladegeschäfte ohne Verzögerung durchzuführen seien, wird geltendes Recht übernommen. Oben ist zu § 12 schon dargelegt, daß die zweckbeschränkte Halteerlaubnis ohne Rücksicht auf die Dauer des Ladegeschäfts gegeben werden muß. Vor allem in sogenannten Ladestraßen muß aber dafür gesorgt werden, daß die Verrichtung nicht über Gebühr verzögert wird.

**Zu a) bis c) hinter Zeichen 286:**

Daß die Haltverbote nur auf der Straßenseite gelten, auf der die Schilder stehen, ist eine hervorhebenswerte Eigenart dieser Schilder. Im Gegensatz zu den Streckenverbotten sollen die Haltverbote im Prinzip nur bis zur nächsten Kreuzung oder bis zur nächsten Einmündung auf der gleichen Straßenseite gelten.

**Zu Zeichen 290 und 292:**

Dieses Zonenhaltverbot bricht mit dem für alle anderen Schilder geltenden Sichtbarkeitsgrundsatz, der dem modernen Verkehrsrecht zugrunde liegt.

**Zu Bild 291:**

Die Parkscheibe wird vereinheitlicht. Da es als zweckmäßig erschien, die Abbildung zu numerieren (schon wegen der Verweisung in § 13 Abs. 2), wird sie als „Bild“ 291 eingeordnet. Als „Zeichen“ kann sie nicht bezeichnet werden, weil sie keins ist.

**Zu Absatz 3:****Zu Zeichen 294:**

Hier wird das Weltrecht übernommen.

Der Ersatz des weißen Dickstrichs durch Nägel hat zu geringen Auffälligkeitswert und soll deshalb zukünftig unzulässig sein. Der Ersatz von Markierungen durch Nagelreihen wird künftig nur dort zulässig sein, wo die Nagelreihen in der Verordnung ausdrücklich erwähnt sind. Das wird die Vwv sagen.

**Zu Zeichen 295:**

Hier muß schon durch die Überschrift darauf hingewiesen werden, daß die ununterbrochene Linie verschiedene Bedeutung hat, je nachdem sie den Fahrbahnrand markiert oder sonstwo auf der Fahrbahn angebracht ist.

Der neue Name „Fahrstreifenbegrenzung“ ist international festgelegt. Da die beigegebene Skizze nur einen der Anwendungsfälle wiedergibt und da auch das Charakteristische dieser Längsmarkierung noch der Unterstreich bedarf, sind ihrer Bedeutung einige erläuternde Sätze vorausgeschickt.

Daß auch die Verordnung nur weiße Fahrbahnmarkierungen kennt, ist schon im ersten Satz dieses Paragraphen vorausgeschickt. Die Linie verläuft in der Regel längs und ist im Gegensatz zur Leitlinie (Zeichen 340) nicht unterbrochen. Ihre Breite ist nicht mehr angegeben. Daraus ergibt sich, daß künftig nicht bloß, wie bisher, der 10 bis 15 cm breite Dünnschtrich, sondern auch der 50 cm breite Dickstrich die Bedeutung einer Fahrstreifenbegrenzung haben soll.

Durch die Nennung der hauptsächlichen Anwendungsfälle wird klargestellt, daß die Linie sich nicht bloß, wie in der Skizze, in der Fahrbahnmitte befinden kann, sondern auch sonst auf der Fahrbahn.

Die erste Anordnung gibt ein schon bestehendes Verbot wieder. Dem Weltabkommen entsprechend soll aber nicht bloß, wie bisher, das Berühren der Linie durch die Räder verboten sein, sondern schon das Fahren über der Linie. Danach müssen sich Fahrzeuge so weit von ihr entfernt halten, daß sich auch die seitlich über die Räder hinausragende Karosserie oder Ladung nicht über der Linie befindet.

Begrenzt die Linie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr, so gebietet sie, was in der geltenden StVO nicht ausdrücklich gesagt ist, daß nur rechts von ihr gefahren

werden darf. Fehlte diese Anordnung, so wäre z. B. nicht einmal derjenige faßbar, der sich etwa beim Überholen auf der linken Fahrbahnhälfte befindet und trotz des Beginns einer ununterbrochenen Linie die Überholung fortsetzt. Die ununterbrochene Linie zwingt erst so zum Abbruch des Überholmanövers.

Das folgende Parkverbot ist ebenfalls dringend. Hier verbietet das Weltabkommen jedes Halten. Das erscheint als zu weitgehend. Wird durch solches nur kurzes Halten der Verkehr behindert, greift § 1 Abs. 2 ein.

Da nach dem Weltabkommen die Fahrbahnrandlinie im Gegensatz zur bisherigen deutschen Regelung uneingeschränkt überquert werden darf, ist die Möglichkeit eröffnet, den sogenannten Mehrzweckstreifen zu sanktionieren. Das ist dringend notwendig. Seit Jahren werden Straßen mit Mehrzweckstreifen, vor allem in Gegenden mit erheblichem landwirtschaftlichem Verkehr, nach Richtlinien über den Straßenquerschnitt gebaut. Der Mehrzweckstreifen besteht entweder in einem ausgebauten Seitenstreifen oder es wird die Fahrbahnrandlinie als Dickstrich etwas vom eigentlichen Fahrbahnrand abgesetzt angebracht. Diesen Mehrzweckstreifen sollen neben parkenden Fahrzeugen und neben Fußgängern und Radfahrern alle langsamen Fahrzeuge, also nicht etwa gewöhnliche Lastkraftwagen, benutzen. Das widerspricht der Benutzungsordnung des § 2. Sondervorschriften durch Beschilderung zu erlassen, scheitert daran, daß geeignete Schilder fehlen oder jedenfalls eine unerträgliche Häufung von Schildern erforderlich wäre, von Schildern, die im Zuge der Straße an allen Kreuzungen wiederholt werden müßten. Deshalb werden nunmehr an die etwas eingegrückte Randlinie jene Benutzungs Vorschriften geknüpft. Normal ausgebauten Straßen eignen sich dafür nicht, da dies den Nachteil mit sich brächte, daß der allgemeine Fahrverkehr Raum verlieren würde. Die Vwv wird daher anordnen, daß solche Mehrzweckstreifen nur auf eigens dazu ausgebauten Straßen geschaffen werden dürfen. Das Haltverbot versteht sich aus dem Zweck der Markierung.

**Zu Zeichen 296:**

Die Verordnung bemüht sich, die Bedeutung der Markierung deutlicher als bisher herauszustellen. In der üblichen Gesetzessprache könnte man sich einfacher so ausdrücken, für die Fahrtrichtung A sei diese Markierung eine Fahrstreifenbegrenzung, für die Fahrtrichtung B eine Leitlinie.

**Zu Zeichen 297:**

Pfeile allein sind, wie der Text zunächst klarstellt, reine Verkehrslenkungsmittel. Nur wenn sie zwischen Leitlinien oder Fahrstreifenbegrenzungen angebracht sind, die die einzelnen Fahrstreifen für die gleiche Richtung markieren, enthalten sie das Gebot über das Verhalten an der nächsten Kreuzung oder Einmündung. Gerade dort darf der durch die Markierung bis dahin geordnete Verkehr keinesfalls durcheinander geraten. Ein Zwischenentwurf wollte das Gebot nur an die Kombination von Pfeilen und Fahrstreifenbegrenzungen knüpfen. Der vorgeschlagene Text folgt einer Weltregel (Art. 28 Abs. 1 Satz 3 des Weltabkommens über Straßenverkehrszeichen).

**Zu Zeichen 298:**

Da die ununterbrochenen Begrenzungslinien der Sperrflächen nicht notwendigerweise längs verlaufen, könnte zweifelhaft sein, ob das Verbot, sie zu überqueren, auch auf sie zutrifft. Es wird daher ausdrücklich ausgesprochen.

**Vor Zeichen 299 (Nr. 7):**

Parkflächen werden auf verschiedene Weise markiert. Ein Gebot, beim Aufstellen der Fahrzeuge sich nach ihren Abgrenzungslinien zu richten, kann nur an genügend deutliche Markierung geknüpft werden; lediglich dort, wo die Bedeutung der Markierung sich schon aus der Aufstellung eines Parkplatzschildes oder einer Parkuhr ergibt, können auch weniger deutliche Markierungen genügen. Der letzte Satz ist zweckmäßig, um klarzustellen, daß das besonders wichtige Verbot des Überquerens ununterbrochener Linien hier nicht gilt.

**Zu Zeichen 299:**

Die charakteristische Markierung einer Querlinie mit anschließender Zick-Zack-Linie wird in der Praxis heute schon zur Markierung der Parkverbotszonen an Halte-



stellen von Omnibuslinien verwendet. Durch ihre Aufnahme unter die amtlichen Fahrbahnmarkierungen ist es möglich, auf solche Weise nach Bedarf Parkverbotsgrenzen zu ändern.

#### Zu Absatz 4:

Nachdem in Absatz 2 die Schilder und in Absatz 3 die Markierungen behandelt worden sind, wird nun die bei Straßenbauarbeiten schon eingeführte vorübergehende Verkehrsregelung durch gelbe Nagelreihen oder Reihen von rot-weißen Leitmarken sanktioniert. Die Übung hat sich bewährt.

#### Zu § 42:

##### Zu Absatz 1:

Im Gegensatz zu den von den Gefahrzeichen und den Vorschriftzeichen handelnden Paragraphen wird hier in der Einleitung der Standort der Richtzeichen nicht erwähnt; er ist zu verschieden und richtet sich in der überwiegenden Zahl der Fälle nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten, wo der Standort rechtlich bedeutsam ist, wird er bei den einzelnen Zeichen bekanntgegeben. Dagegen wird schon hier gesagt, daß es Richtzeichen gibt, die Anordnungen enthalten. Daß sie Verkehrsregeln ergänzen oder ändern können, folgt schon aus § 39 Abs. 2.

##### Zu Absatz 2:

##### Zu Zeichen 301 und 306:

Sie stehen mit dem folgenden Zeichen 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ unter der Überschrift „Vorrang“; damit ist klargestellt, daß „Vorrang“ der Oberbegriff gegenüber der „Vorfahrt“ als dem Vorrang an Kreuzungen und Einmündungen ist.

Die Regelung der Vorfahrt durch diese Verkehrszeichen entspricht dem Weltabkommen. Da es sich um einen für die Sicherheit des internationalen Verkehrs zentralen Punkt handelt, wäre es nicht zu verantworten, Abweichendes zu verordnen. Daher erübrigt es sich, in eine Prüfung darüber einzutreten, ob diese Regelung in allen Einzelheiten zweckmäßig ist (vgl. z. B. die Form des Zeichens 301 oder die vermehrte Aufstellung der positiven Vorfahrtzeichen). Jedenfalls befriedigt, daß die Weltkonferenz eine Lösung gewählt hat, die dem Sicherheitsbedürfnis entscheidende Bedeutung beimißt.

Die Regelung bringt gewisse Abweichungen von dem, was bislang in Deutschland Rechtens war.

Das Bundesstraßennummerschild wird seiner vorfahrtregelnden Funktion entkleidet; es hat künftig nur noch eine orientierende Aufgabe und wird deshalb unter die Wegweiser eingereiht. Da es angesichts eines solchen Bedeutungswandels jedenfalls für eine längere Übergangszeit gefährlich wäre, das Zeichen weiterhin wie bisher zu verwenden, wird die Vwv vorschreiben, daß das Nummernschild künftig nur noch auf Vorfahrtstraßen angebracht werden darf.

Aber auch künftig wird es zweierlei positive Vorfahrtzeichen geben, das Zeichen 301 „Vorfahrt“ und das Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“. Überall, wo das Zeichen „Vorfahrtstraße“ oder das Zeichen „Vorfahrt“ steht, muß auf der anderen Straße das negative Vorfahrtzeichen 205 oder das Stoppschild 206 stehen, wie die Vwv vorschreiben wird; daß diese zwei Zeichen nunmehr gewissermaßen doppelt sichern, insofern sie zum Warten auch dann verpflichten, wenn ein entsprechendes positives Vorfahrtzeichen fehlen sollte, ist bereits zu Zeichen 205 gesagt. Über die Feld- und Waldwege ist zu § 8 bereits das Erforderliche bemerkt.

In welchen Fällen das Zeichen „Vorfahrt“ aufzustellen ist und in welchen die Einrichtung einer Vorfahrtstraße sich empfiehlt, wird ebenfalls die Vwv sagen. Während das Zeichen „Vorfahrt“ diese nur an der nächsten Kreuzung oder Einmündung gibt, soll das Zeichen „Vorfahrtstraße“ die Vorfahrt bis zum nächsten negativen Vorfahrtzeichen geben. Aus Sicherheitsgründen verlangt aber die Weltkonvention seine Wiederholung an jeder Kreuzung und jeder Einmündung von rechts.

Weshalb die Vorfahrt auf Vorfahrtstraßen nicht bis zum Zeichen 307 gelten soll, bedarf der Erläuterung. Wird die Vorfahrtregelung im Zuge einer Vorfahrtstraße nur für eine Kreuzung unterbrochen, so wäre es verfehlt, weil ir-

reführend, das Zeichen „Ende der Vorfahrtstraße“ aufzustellen. Zum anderen darf am Ende einer Vorfahrtstraße aus Sicherheitsgründen keinesfalls der Grundsatz „Rechts vor Links“ gelten. Ein negatives Vorfahrtzeichen muß also, meist sogar auf beiden Straßenseiten, aufgestellt werden. Während also das Zeichen „Ende der Vorfahrtstraße“ fehlen kann, fehlt ein negatives Vorfahrtzeichen nie.

##### Zu Zusatzschild hinter Zeichen 306:

Die abknickende Vorfahrt soll auch künftig durch das vor wenigen Jahren eingeführte Zusatzschild bekanntgemacht werden können. Das Zusatzschild wird hier wiederholt, nur umgedreht gezeigt. Das erscheint in einem volkstümlichen Gesetz ratsam. Indem demjenigen, der dem bekanntgegebenen Verlauf folgen will, die Pflicht zum Blinken gegeben wird, will der Gesetzgeber eine Streitfrage zweckentsprechend lösen. Da weder der Verkehr selbst, noch Verwaltung und Rechtsprechung bislang damit fertig geworden sind, will der Gesetzgeber ausnahmsweise den Versuch unternehmen, entgegen seinen in den Leitgedanken entwickelten Prinzipien selbst einzugreifen. Verantworten läßt sich das darum, weil die Zahl der Stellen, an denen die abknickende Vorfahrt entgegen dem natürlichen Straßenverlauf gewährt wird, recht gering gehalten werden soll. Die Vwv wird darauf hinwirken, daß in solchen Fällen auch durch bauliche oder ähnlich wirksame Maßnahmen nachgeholfen werden muß. Soweit solches Blinken, namentlich an Kreuzungen, für andere die beabsichtigte Fahrtrichtung nicht eindeutig klarstellt, ist besondere Vorsicht am Platze; das steht in § 1. Im übrigen wird der Verkehrserziehung gerade hier eine wichtige Aufgabe zufallen.

##### Zu Zeichen 308:

Die Form des Zeichens ist geändert. Rechtlich behält es die seitherige Bedeutung. Ihm entspricht das Gebotszeichen 208 für den Gegenverkehr.

##### Zu Absatz 3:

##### Zu Zeichen 310 und 311:

Der Standort der Ortstafel soll, wie bisher (§ 9 Abs. 5 StVO alt) bestimmen, von wo an die außerörtlichen oder innerörtlichen Regeln gelten sollen. Das zu bestimmen, gestattet die Weltkonvention.

Die Rückseite wird entsprechend dem Weltabkommen geändert.

##### Zu Absatz 4:

##### Zu Zeichen 314:

Das Zeichen Parkplatz erlaubt das Parken und hat jedenfalls dann rechtserhebliche Bedeutung, wenn das Parken sonst an dieser Stelle verboten wäre, wie etwa auf Autobahnen.

Anordnungen dürfen nur auf einem Zusatzschild gegeben werden. Die Parkscheibe brauchte hier als weiteres Beispiel nicht genannt zu werden; sie steht in § 13 Abs. 2.

##### Zu Zeichen 315:

Das Zeichen ist neu. Wie schon bisher das Parken auf anderen Straßenseiten sowohl durch Markierungen wie durch Verkehrszeichen erlaubt werden kann, so soll künftig die Art des Parkens auf Gehwegen vorgeschrieben werden können. Verkehrszeichen zu verwenden, empfiehlt sich, wenn es sich um längere Parkflächen handelt, während für Einzelparkgelegenheiten eine Markierung genügt. Die Vwv wird die erforderlichen Anweisungen geben.

##### Zu Absatz 5:

##### Zu Zeichen 330 bis 336:

Die Zeichen für Beginn und Ende der Autobahn sind bei uns schon eingeführt (VkB1 1966, 49 ff), das Zeichen „Kraftfahrstraße“ (Bild 17c alt) wird dem weltweit vereinbarten angeglichen und durch das Zeichen „Ende der Kraftfahrstraße“ ergänzt.

##### Zu Absatz 6:

Ebenso wie in § 41 Abs. 1 muß auch hier zunächst gesagt werden, daß Markierungen weiß sind. Die einzige Ausnahme ist in Nr. 3 enthalten (Wiedergabe der Verkehrsschilder auf der Fahrbahn).



**Zu Zeichen 340:**

Auch hier bedarf es, wie bei der Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295), näherer Beschreibung und der Angabe der Verwendungszwecke. Der Buchstabe a) ordnet nichts an; er warnt nur vor einem Verlassen des Fahrstreifens wegen der daraus häufig erwachsenden Gefahren, ähnlich wie die Gefahrzeichen mahnen, sich auf Gefahrstellen einzurichten. Der erste Satz hinter dem Buchstaben b) bringt eine segensreiche Weltregel; das Zweitüberholen wird so weitgehend verhindert. Der zweite Satz will der Entscheidung eines Oberlandesgerichts entgegenzutreten, das einen Kraftfahrer bestraft hat, der sich auf dem mittleren Fahrstreifen, also über die Mitte der Fahrbahn hinaus, eingeordnet hatte. Auch der Buchstabe c) bringt ein Verbot, das der weitgehenden Unterbindung des Zweitüberholens dient. Die Sätze 1 und 2 hinter dem Buchstaben d) wollen im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs das starre Rechtsfahrgebot sachgerecht auch dann schon etwas lockern, wenn die Verkehrsdichte ein Abweichen noch nicht rechtfertigt. Die Rechtsprechung hat bereits ausgesprochen, daß die bisherige Vorschrift, auf der rechten Seite rechts zu fahren, nicht etwa dazu verpflichtet, in Schlangenlinien zu fahren, wenn am rechten Fahrbahnrand mehrere Hindernisse in kurzen Abständen hintereinander folgen. Die Verordnung will weitgehend die durchgängige Benutzung des mittleren Richtungsfahrstreifens schon dann gestatten, wenn auch nur „hin und wieder“ sich rechts ein solches Hindernis befindet oder auch ein Fahrzeug sich langsam bewegt.

Das Verbot des dritten Satzes dient der Entmischung des Verkehrs.

Buchstabe e) ermöglicht erst die sachgerechte Benutzung des Beschleunigungsstreifens; da auch dieser Streifen ein Teil der Fahrbahn (wenn auch nicht der „durchgehenden“: § 18 Abs. 3) ist, wäre dort das Rechtsüberholen sonst nicht erlaubt.

**Zu Zeichen 341:**

Das Weltabkommen sieht bei Zeichen 205 die Wartelinie, nicht die Haltlinie (Zeichen 294) vor.

**Hinter Zeichen 341 (Nr. 3):**

Bereits gebräuchliche weiße Aufschriften und bunte oder weiße Wiedergabe von Vorschriftschildern werden als amtliche Hinweiszeichen anerkannt. Sie sind zweckmäßig, weil sie den Fahrzeugführer unterstützen. Die Fassung macht klar, daß diese Fahrbahnmarkierungen nicht selbst rechtserheblichen Charakter haben, sondern nur die Schilder, auf die sie aufmerksam machen wollen.

**Zu Absatz 7:****Zu Zeichen 350 bis 377:**

Das Zeichen 350 ist weltweit vereinbart. Damit werden die Möglichkeiten erweitert, auf Fußgängerüberwege durch Verkehrszeichen aufmerksam zu machen. Wo dieses Zeichen und das Gefahrzeichen 134 anzubringen sind, darüber wird die Vwv das Notwendige sagen.

Die blauen Hinweiszeichen werden auch durch die Zeichen „Polizei“ und „Sackgasse“ ergänzt.

Neu sind auch die Zeichen 375 bis 377. Sie dürfen, wie schon ihr Name sagt und wie die Vwv betonen wird, nur auf Autobahnen aufgestellt und nur für Erfrischungsstellen verwendet werden, die von der Autobahn aus unmittelbar zu erreichen sind.

**Zu Zeichen 380:**

Der Vorentwurf hatte die Einführung einer gesetzlichen „Richtsatzgeschwindigkeit“ von 120 km/h auf Autobahnen vorgeschlagen (Nr. 4 zu Zeichen 45). Das wäre in seiner rechtlichen Auswirkung einer gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung nahegekommen. So weit geht die Verordnung nicht. Sie gibt eine bloße Empfehlung, die zudem nur da gilt, wo ein entsprechendes Schild aufgestellt ist, allerdings nicht auf Autobahnen beschränkt.

**Zu Zeichen 385:**

Das weltweit vorgesehene Unterrichtszeichen wird zu den bisherigen Zwecken Verwendung finden. Seine Farben wurden internationaler Vereinbarung angepaßt.

**Zu Zeichen 388:**

Für diesen Zweck wurde bisher das allgemeine Gefahrzeichen mit Zusatzschild benutzt. Das hat sich nicht bewährt. Den fließenden Verkehr mag es auf schmalen Straßen interessieren, ob er bei einer Begegnung auf einen Seitenstreifen ausweichen kann. In der Regel aber ist es für den Fahrverkehr — nur vielleicht jeder Tausendste überlegt sich, ob er dort parken will — völlig gleichgültig, ob der Seitenstreifen tragfähig ist oder nicht. Diesen muß es irritieren, wenn er im Zuge der Straße laufend vor einer für ihn gar nicht bestehenden Gefahr gewarnt wird. Im Gegensatz dazu ist schadhafter Fahrbahnrand eine wirkliche Gefahr für den fließenden Verkehr. Daher wird bei Zeichen 101 das entsprechende Zusatzschild gezeigt. Eine Verwechslung der beiden natürlicherweise ähnlichen Schilder ist nicht zu besorgen, weil das eine stets allein, das andere stets mit dem Gefahrzeichen gezeigt wird.

**Zu Zeichen 392:**

Das antiquierte Schild ist weltweit als Haltgebotszeichen anerkannt. Es als solches beizubehalten, ist schon mangels zureichender Ermächtigung nach § 6 StVG nicht möglich. Als Hinweiszeichen ist es dienlich.

**Zu Absatz 8:****Zu Zeichen 401 ff. (Wegweisung):**

Nach dem Weltabkommen können die bisherigen Farben der Wegweisung (gelb und schwarz oder blau und weiß) beibehalten werden. Das ist um so zweckmäßiger, als vor allem die besondere blau-weiße Wegweisung auf und zu den Autobahnen — in keinem europäischen Land haben diese Sonderwege eine ähnlich große Bedeutung — sich eingebürgert hat.

**Zu Zeichen 401 und 410:**

Warum das Bundesstraßennummernschild hierher übernommen wird, ist bereits zu Zeichen 301 und 306 ausgeführt. Auch das Europastraßennummernschild muß gezeigt werden.

**Zu Zeichen 415 bis 436:**

Das Zusatzschild „Nebenstrecke“ zu Zeichen 418 soll Kraftfahrer veranlassen, mehr als bisher das sogenannte Sekundärstraßennetz zu benutzen. Die Verkehrsnot wird noch dadurch gesteigert, daß der Hauptverkehr sich auf wenige Straßen konzentriert und so durchaus benutzbare andere Straßen vielfach fast leer bleiben. Die Empfehlung des Zusatzschildes will hier abhelfen.

Den anderen Wegweisern ist der schon allgemein eingeführte weiße Wegweiser „zu innerörtlichen Zielen“ angefügt. Vor allem wird auch der sogenannte Tabellenwegweiser (Zeichen 436) aufgenommen; er ist unentbehrlich, weil Pfeilschilder häufig so eingedreht werden müssen, daß der Verkehrsteilnehmer sie nur noch mit Mühe lesen kann.

**Zu Zeichen 437:**

Die innerörtliche Wegweisung liegt noch im Argen und führt nicht selten zu Verkehrsstockungen. Es ist deshalb dafür zu sorgen, daß an Kreuzungen und Einmündungen mit erheblichem Fahrverkehr die Straßenschilder so angebracht werden, daß man sie nicht erst suchen muß. Die Art der Anbringung, die schon in verschiedenen Großstädten üblich ist, wird entsprechend der Tendenz der Verordnung ohne Worte auf einer Skizze gezeigt.

**Zu Zeichen 438 bis 442:**

Neben den gewöhnlichen bisherigen Wegweisern soll auch der fahstreifengegliederte Vorwegweiser Verwendung finden können, weil er zugleich für rechtzeitiges richtiges Einordnen sorgt.

**Zu Zeichen 456 bis 459:**

Neu aufgenommen wird das schon eingeführte Ankündigungszeichen „Umleitung“ (Zeichen 457); es soll den Verkehr vor Überraschungen schützen.

**Zu Zeichen 460 und 466:**

Näheres zu den Bedarfsumleitungen: VkB1 1964, 251 ff.

**Zu Zeichen 468:**

Das Zeichen ist auch im Weltabkommen vorgesehen. In welchen Fällen es aufzustellen ist, wird die Vwv sagen.

**Zu Zeichen 469:**

Schon bisher wird der Verkehr an Autobahnbaustellen durch diesen Wegweiser gelenkt. Er wird als amtliches Verkehrszeichen anerkannt und kann auch auf anderen Straßen Verwendung finden.

**Zu § 43:****Zu Absatz 1:**

Die Aufzählung ist zweckmäßig, weil nicht alle Verkehrseinrichtungen in Absatz 3 behandelt werden.

**Zu Absatz 2:**

Daß Sonderregelungen den allgemeinen Regelungen vorgehen, weiß der Kündige. In einem „Volksgesetz“ ist es zweckmäßig, das ausdrücklich zu sagen.

**Zu Absatz 3:****Zu Nummer 1:**

Die Schranken an Bahnübergängen werden zu amtlichen Verkehrseinrichtungen bestimmt. Deshalb wird sich die bisherige Rechtsprechung, die die Schrankenbedienung nicht als hoheitliche Aufgabe ansieht, nicht aufrechterhalten lassen, zumal der Schrankenwärter auch sonst bahnpolizeiliche Befugnisse hat.

**Zu Nummer 2:**

B Absatz 4 der Anlage zur StVO (alt) wird auf den neuesten Stand gebracht. Die neuerdings von Bauunternehmen verwendeten aufgereihten roten und weißen Fähnchen können nicht als amtliche Verkehrseinrichtungen anerkannt werden; ihre zusätzliche Verwendung ist zweckmäßig und wird daher erwähnt.

**Zu Nummer 3:**

Die Verordnung soll den Verkehrsteilnehmer vollständig orientieren. Deshalb werden andere übliche Verkehrseinrichtungen, obwohl sie nur der Lenkung des Verkehrs dienen und Anordnungen an sie nicht geknüpft sind, gewissermaßen anhangsweise erwähnt. Es ist für den Kraftfahrer vor allem wichtig, zu wissen, daß die Leitpfosten mit den beiden rückstrahlenden Punkten links und die mit rückstrahlendem senkrechten Strich rechts der Straße stehen; sie werden deshalb abgebildet ebenso wie die Richtungstafeln in Kurven.

**Zu § 44**

Die Zuständigkeitsvorschriften tragen dem Umstand Rechnung, daß in einigen Ländern eine Zuständigkeitsbestimmung nur durch Rechtssatz vorgenommen werden kann.

**Zu Absatz 1:**

Er übernimmt geltendes Recht.

**Zu Absatz 2:**

Der Absatz umreißt faktisch ohne sachliche Änderung deutlicher als die geltende Regelung die Aufgaben der Polizei. Eine Lücke der bisherigen StVO schließt die Einfügung der Worte „und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen“.

Im Satz 2 heißt es: „Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs“, während § 6 Abs. 3 Nr. 3 StVG von „Sicherheit und Ordnung“ spricht. Dies dient der Klarstellung. Aus der Fassung des Straßenverkehrsgesetzes ist — nicht von seiten der Rechtsprechung — gelegentlich eine Einschränkung herausgelesen worden, die § 6 nicht beabsichtigt hat. Der zweite Halbsatz stellt die Polizei bei der Wahl der „Mittel“ frei. Sie wird diejenigen einsetzen, die ihr gerade zur Verfügung stehen. Zu den Mitteln zählen selbstverständlich in erster Linie amtliche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. „Polizei“ meint sowohl die Polizeibehörden als auch den einzelnen Polizeibeamten.

**Zu Absatz 3:**

Der Absatz übernimmt für sportliche Veranstaltungen im wesentlichen die Regelung in § 47 Abs. 2c StVO (alt) und dehnt sie auf alle Veranstaltungen, die die Straße übermäßig in Anspruch nehmen, aus. Sie will, abweichend vom bisherigen § 47 Abs. 2b, für den Großraum- und Schwerverkehr dieselben Zuständigkeitsregeln einführen. Der zweite Satz will für die Zuständigkeit der obersten Landesbehörden nicht mehr den Schwerpunkt entscheidend sein lassen, sondern den Beginn der Veranstaltung. In der

Praxis hat die bisherige Regelung vor allem deshalb zu Schwierigkeiten geführt, weil namentlich sportliche Großveranstaltungen häufig mehrere Schwerpunkte haben. Dieser Satz scheint als Regelung der örtlichen Zuständigkeit in den § 47 zu gehören. Er enthält aber insofern auch eine sachliche Regel, als hier im Gegensatz zur Regelung für Ausnahmegenehmigungen in § 46 Abs. 2 nicht der Bundesminister für Verkehr, sondern stets eine oberste Landesbehörde entscheiden soll.

**Zu Absatz 4 und 5:**

Es ist angebracht, für solche Vereinbarungen und Entscheidungen nicht die untere Verwaltungsbehörde für zuständig zu erklären.

**Zu § 45****Zu Absatz 1:**

Der Absatz übernimmt zunächst ohne sachliche Änderung den bisherigen Satz 1 des § 4 Abs. 1 StVO (alt). Er fügt dann ein, daß die Straßenverkehrsbehörden auch zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum und zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße den Verkehr beschränken oder verbieten können. Es ist mindestens irreführend, wenn die geltende StVO in § 3 Abs. 4 Satz 3 ausdrücklich nur die Straßenbaubehörden unter solchen Voraussetzungen zu den genannten Maßnahmen ermächtigt. Durch die Einfügung der Worte „sowie zum Schutz der Gewässer und Heilquellen“ wird die Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 5 ausgeschöpft. Im zweiten Satz wird das geltende Recht übernommen und die Ermächtigung erweitert auf den Schutz der Erholungssuchenden in Landschaftsgebieten; gedacht ist in erster Linie an Landschaftsschutzgebiete. Die Einfügung der Worte „zum Schutz der Nachtruhe in Wohngebieten“ in Satz 1 erweitert die behördliche Befugnis um diesen Bereich. Der Inhalt der bisherigen Absätze 2 und 3 des § 4 StVO (alt) wird als Verwaltungsvorschrift sachgerecht in die Vwv übernommen.

**Zu Absatz 2:**

Der erste Satz übernimmt § 3 Abs. 4 Satz 3 StVO (alt). Der dritte Satz faßt sachdienlicher das, was bisher in § 3 Abs. 5 StVO (alt) steht.

**Zu Absatz 3:**

Die Verkehrsregelung und Verkehrslenkung ist, wie bisher [§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVO (alt)], Sache der Straßenverkehrsbehörde. Die Straßenbaubehörden sind in der Regel sachkundig genug, die Art der Anbringung und die Ausgestaltung der von der Straßenverkehrsbehörde vorgeschriebenen Verkehrszeichen in eigener Zuständigkeit zu wählen. Die Vwv wird klarstellen, in welchen Fällen die Verkehrsbehörde einschreiten muß. Der zweite Halbsatz des zweiten Satzes ist notwendig, weil die Leitpfosten zur Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer in § 43 Abs. 3 gezeigt werden. Damit sind sie zu amtlichen Verkehrseinrichtungen geworden, über deren Aufstellung nach der allgemeinen Zuständigkeitsregelung die Straßenverkehrsbehörden zu entscheiden haben. Da aber in Wirklichkeit die Leitpfosten mehr den Charakter von Bauelementen haben, sollen über ihre Anbringung, wie bisher, die Straßenbaubehörden entscheiden. Satz 3 übernimmt Satz 2 des § 3 Abs. 4 StVO (alt).

**Zu Absatz 4:**

Die im Paragraphen genannten Behörden sind die Straßenverkehrsbehörden und die Straßenbaubehörden, nicht die Polizei (vgl. dazu § 44 Abs. 2). Der Absatz gibt geltendes Recht wieder.

**Zu Absatz 5:**

Der Absatz übernimmt, um die Betriebspflicht erweitert, geltendes Recht. Die Worte „sonst der Eigentümer der Straße“ schließen eine Lücke. Satz 2 löst eine Streitfrage. Gewiß ist es richtig, daß die Beleuchtung von Fußgängerüberwegen jedenfalls nicht ausschließlich der Erkennbarkeit des Zebrastreifens dient, sondern auch der Erkennbarkeit des die Fahrbahn überschreitenden oder am Fahrbahnrand wartenden Fußgängers. Dennoch ist es verfehlt, daraus zu schließen, daß die Beleuchtung des Fußgängerüberwegs, wie jede andere Straßenbeleuchtung, der allgemeinen Daseinsvorsorge diene. Der Fußgänger auf oder an dem Überweg muß vielmehr in besonderer Weise geschützt werden, weil er dort Vorrang hat.

**Zu Absatz 6:**

Die Beschilderung von Baustellen liegt weithin im Argen, wie die tägliche Erfahrung lehrt. Die Bauunternehmer sind offenbar vielfach nicht in der Lage, das Richtige zu treffen, und die Behörden scheinen ihre Zustimmung häufig ohne gründliche Prüfung zu geben. Es ist deshalb angezeigt, die Aufgaben klar zu scheiden — hier Anordnung, dort deren Ausführung —. Aufgabe der Behörde ist es, die erforderlichen Anordnungen zu treffen; Bauunternehmer haben sie dabei nur durch Vorlage von Verkehrszeichenplänen zu unterstützen. Jene Anordnungen müssen ins einzelne gehen. Jedes Zeichen und sein Standort sind festzulegen. Ob und welche Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzuschreiben sind, bedarf in jedem Einzelfall eingehender Erwägungen; in vielen Fällen kann es genügen, die Geschwindigkeitsbeschränkung nur für die Zeit, in der an der Baustelle gearbeitet wird, vorzuschreiben. Der Unternehmer ist dann, wie sonst der Straßenbauasträger, verpflichtet, entsprechend dieser Anordnung die fraglichen Mittel zu beschaffen, anzubringen und zu entfernen. Daß die Nichtbefolgung dieser Pflichten die Verhängung von Bußgeld nach sich zieht, sagt § 49 Abs. 4 Nr. 3.

**Zu Absatz 7:**

Der Absatz übernimmt geltendes Recht im unabweisbar gewordenen Interesse der Flüssighaltung des Verkehrs ausgedehnt auf Vorfahrtstraßen, soweit sie nicht Bundesfernstraßen sind; bei diesen werden die Bauarbeiten im Auftrage des Bundesverkehrsministers ausgeführt, und er kann die Bauprogramme auf die Verkehrsbedürfnisse abstellen.

**Zu Absatz 8:**

Die Ermächtigung in § 9 Abs. 4 Nr. 1 StVO (alt) wird übernommen. Das Zustimmungserfordernis wird sachgerecht in die Vwv verwiesen.

**Zu § 46****Zu Absatz 1:**

Der Absatz erweitert sachgerecht die Kompetenzen der Straßenverkehrsbehörden zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. Man wird davon ausgehen können, daß bereits bisher die Länder die Befugnisse mindestens in diesem Umfang delegiert haben.

**Zu Absatz 2:**

Er übernimmt geltendes Recht.

**Zu Absatz 3:**

Der aus rechtsstaatlichen Gründen notwendige Inhalt des ersten Satzes findet sich wortgleich bereits in zahlreichen anderen Rechtsverordnungen. In welchen Fällen die Widerrufsklausel aufgenommen werden muß, wird die Vwv sagen. Die übrigen Sätze enthalten geltendes Recht.

**Zu § 47**

Der Paragraph bringt nur wenige, von der Praxis gewünschte, sachlich zweckmäßige Änderungen des geltenden Rechts.

**Zu § 48**

Die Meinungen über die Zweckmäßigkeit der Beibehaltung des § 6 (alt) sind geteilt. Übereinstimmung besteht darüber, daß der „verordnete“ Verkehrsunterricht nützlich ist, wenn er von dazu qualifizierten Persönlichkeiten

erteilt wird, die ihn sinnvoll zu gestalten wissen. Der bloße Umstand, daß (noch) nicht überall geeignetes Personal in ausreichender Stärke zur Verfügung steht, rechtfertigt nicht, eine Einrichtung aufzugeben, die bei vernünftiger Anwendung ein gutes Mittel zu unfallverhütender Aufklärung der Bevölkerung ist. Daß die Vorschrift verfassungsgemäß ist und durch die Ermächtigung gedeckt wird, ist ständige Rechtsprechung. Daß die Maßnahme sinnvoll sein, in einem angemessenen Verhältnis zu dem festgestellten Verkehrsverstoß stehen muß und keinesfalls schikanös oder willkürlich sein darf, ist unbestritten. Als Strafnorm enthielt § 6 (alt) eine zulässige Spezifizierung des Tatbestandes (BVerfSt 23. 5. 67 Verk-Mitt 1967 Nr. 86). Nun bußgeldbewährt (§ 49 Abs. 4 Nr. 6), enthält die Vorschrift einen „bestimmten Tatbestand“ im Sinne des § 24 StVG. Die Fassung des § 6 (alt) wird deshalb beibehalten.

**Zu § 49**

Die in § 24 Abs. 1 StVG geforderte Verweisung auf einen bestimmten Tatbestand geschieht ausreichend durch stichwortartige Angaben über den Gegenstand des paragrafenmäßig zitierten Ge- oder Verbots. Wo nötig, wird durch Angabe von Absatz, Satz oder Nummer noch weiter konkretisiert. So wird durch das „Stichwort“ in Verbindung mit der in Bezug genommenen Gesetzesstelle der Tatbestand der Ordnungswidrigkeit zweifelsfrei bestimmt. Deshalb wird der Normadressat in der Regel nur da genannt, wo Zweifel möglich sind.

Zur Erleichterung der Handhabung wird der notgedrungen umfangreiche Katalog in Absätze unterteilt. Innerhalb der Absätze wird nach der Paragraphenfolge geordnet.

Die einzelnen Vorschriften bedürfen keiner Begründung.

**Zu § 50**

Die Vorschrift beruht auf dem Beschluß des Bundesrates.

**Zu § 53****Zu Absatz 1:**

Das Inkrafttreten einer neuen StVO ist von zwei Umständen abhängig:

1. Eine neue StVO darf nur in einer verhältnismäßig verkehrsschwachen Jahreszeit in Kraft gesetzt werden.
2. Zwischen Verkündung und Inkrafttreten muß ein Zeitraum liegen, der ausreicht, um sowohl die von den Behörden zu treffenden Maßnahmen durchzuführen als auch die Bevölkerung sorgfältig und umfassend aufzuklären. Die Übergangsfrist darf deshalb nicht kürzer als drei Monate sein.

**Zu Absatz 3:**

Diejenigen Verkehrszeichen, die voraussichtlich nicht rechtzeitig ausgewechselt werden können und die deshalb noch für bestimmte Fristen ihre Geltung behalten müssen, sind in Nummer 1 einzeln aufgezählt. Die vorfahrtregelnden Zeichen wurden nach dem Beschluß des Bundesrates eingefügt. Bei allen anderen kann und muß der Tag des Inkrafttretens eingehalten werden; mit der Um- und Neubeschilderung ist erforderlichenfalls sogar schon vorher zu beginnen, so z. B. dort, wo bisher Kreisverkehr eingeführt war, oder an den Zufahrtstellen zu Autobahnen.

## Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Vom 16. November 1970

Auf Grund des § 6 Abs. 1 und des § 28 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

### Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 936), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 1 Nr. 1 wird am Ende der Beistrich durch einen Strichpunkt ersetzt; folgender Halbsatz wird angefügt:

„besondere Sitze für die Mitnahme von Kindern unter 7 Jahren dürfen jedoch angebracht sein.“

2. § 6 Abs. 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Lenken Mitglieder einer Truppe oder eines zivilen Gefolges eines der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes oder die Angehörigen dieser Mitglieder bei Übungs- oder Prüfungsfahrten Kraftfahrzeuge, ohne eine entsprechende Fahrerlaubnis zu besitzen, so genügt die Beaufsichtigung durch eine von

den Behörden der ausländischen Streitkräfte dazu ermächtigte und für die Führung des Fahrzeugs verantwortliche Begleitperson; dasselbe gilt, wenn bei einer Truppe oder einem zivilen Gefolge beschäftigte zivile Arbeitskräfte bei dienstlichen Übungs- oder Prüfungsfahrten Kraftfahrzeuge ohne eine entsprechende Fahrerlaubnis lenken."

3. § 10 Abs. 3 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

"1. wenn der Bewerber bei einer Behörde einer im Geltungsbereich dieser Verordnung stationierten Truppe eines der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes mit Erfolg eine Fahrprüfung abgelegt hat, bei der die deutschen Verkehrsvorschriften berücksichtigt worden sind,".

4. § 13 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 Buchstabe a werden nach dem Wort „Straßenverkehrsgesetzes“ die Worte „oder nach § 36 Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes“ eingefügt.
- b) In Nummer 1 erhält Buchstabe d folgende Fassung:
 

„d) die unanfechtbare oder vorläufig wirksame Rücknahme und den unanfechtbaren oder vorläufig wirksamen Widerruf einer Fahrerlaubnis nach § 8 des Fahrlehrergesetzes“.
- c) In Nummer 1 erhält Buchstabe f folgende Fassung:
 

„f) die unanfechtbare Versagung einer Fahrerlaubnis“.
- d) In Nummer 2 Buchstabe a werden nach dem Wort „Straßenverkehrsgesetzes“ die Worte „oder nach § 36 Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes“ eingefügt.
- e) Nummer 4 erhält folgende Fassung:
 

„4. Verzicht auf die Fahrerlaubnis während eines Entziehungsverfahrens und Verzicht auf die Fahrerlaubnis während eines Rücknahme- oder Widerrufverfahrens.“

5. § 15 d Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Dies gilt nicht für Dienstfahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes, der Polizei, des Zolldienstes, der Truppe und des zivilen Gefolges der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes sowie für Dienstfahrzeuge des Katastrophenschutzes, wenn sie für dessen Zwecke verwendet werden.“

6. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) Die bisherige Fassung wird Absatz 1.
- b) Als Absatz 2 wird angefügt:
 

„(2) Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller und ähnliche Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne dieser Verordnung.“

7. § 22 a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 8 erhält folgende Fassung:
 

„8. Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1 und 2, § 53 b Abs. 1),“.
- b) Die Nummern 11 bis 13 erhalten folgende Fassung:
 

„11. Kennleuchten für blaues Blinklicht (§ 52 Abs. 3),  
12. Kennleuchten für gelbes Blinklicht (§ 52 Abs. 4),  
13. Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1 und 6, § 53 b),“.
- c) Nummer 15 erhält folgende Fassung:
 

„15. Rückstrahler (§ 53 Abs. 4, 6 und 7, § 53 b, § 66 a Abs. 4, § 67 Abs. 2 und 3 dieser Verordnung, § 22 Abs. 4 der Straßenverkehrs-Ordnung),“.
- d) Nummer 26 erhält folgende Fassung:
 

„26. Leuchten zur Sicherung herausragender Ladung (§ 22 Abs. 4 und 5 der Straßenverkehrs-Ordnung).“

8. § 26 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zulassungsfreie Kraftfahrzeuge, denen ein amtliches Kennzeichen zugeteilt worden ist (§ 18 Abs. 4 Satz 1), sind von der Zulassungsstelle in einer Kartei nachzuweisen. Aus der Kartei müssen hervorgehen: Name, Vornamen, Ort und Tag der Geburt, Beruf (Stand, Gewerbe) und Anschrift dessen, für den das Kennzeichen dem Fahrzeug zugeteilt worden ist, ferner Art, Hersteller, Typ und regelmäßiger Standort des

Fahrzeugs, Fabriknummer des Fahrgestells und Tag der ersten Zuteilung eines Kennzeichens sowie zusätzlich bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und einachsigen Zugmaschinen Antriebsart, zulässiges Gesamtgewicht und Zahl der Achsen. Absatz 1 Satz 3, Absatz 2 und Absatz 3 sind entsprechend anzuwenden.“

9. § 27 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Angaben im Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief, im Kraftfahrzeug- oder Anhängerschein und in den Anhängerverzeichnissen sowie bei zulassungsfreien Fahrzeugen, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist, in der Kartei (§ 26 Abs. 4) müssen ständig den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen; Änderungen sind gegebenenfalls unter Einreichung des Briefs, des Scheins und der Anhängerverzeichnisse unverzüglich der zuständigen Zulassungsstelle zu melden.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Wird ein Fahrzeug veräußert, so hat der Veräußerer unverzüglich der Zulassungsstelle, die dem Fahrzeug ein amtliches Kennzeichen zugeteilt hat, die Anschrift des Erwerbers anzuzeigen; er hat dem Erwerber zur Weiterbenutzung des Fahrzeugs Kraftfahrzeugschein und -brief (Anhängerschein und -brief), bei zulassungsfreien Fahrzeugen, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist, den Nachweis über die Zuteilung des Kennzeichens (§ 18 Abs. 5) auszuhändigen und die Empfangsbestätigung seiner Anzeige beizufügen. Der Erwerber hat unverzüglich bei der für den neuen Standort des Fahrzeugs zuständigen Zulassungsstelle

1. bei einem zulassungspflichtigen Fahrzeug die Ausfertigung eines neuen Kraftfahrzeug- oder Anhängerscheins und, wenn dem Fahrzeug bisher ein Kennzeichen von einer anderen Zulassungsstelle zugeteilt war, auch die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen;
2. bei einem zulassungsfreien Fahrzeug, dem bisher ein Kennzeichen von einer anderen Zulassungsstelle zugeteilt war, die Zuteilung eines neuen Kennzeichens zu beantragen; war das Kennzeichen schon von der für den neuen Standort des Fahrzeugs zuständigen Zulassungsstelle zugeteilt, so genügt eine Anzeige des Erwerbers, für die § 23 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 und 5 entsprechend gilt.

Erwirbt ein Händler das Fahrzeug zum Wiederverkauf, so genügt eine Anzeige an die Zulassungsstelle, die dem Fahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt hat. Kommt der Erwerber den Pflichten nach Satz 2 und 3 dieses Absatzes nicht nach, so kann die Zulassungsstelle für die Zeit bis zur Erfüllung der Pflichten den Betrieb des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr untersagen. Der Betroffene hat das Verbot zu beachten; § 17 Abs. 2 gilt entsprechend.“

c) Absatz 4 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Dem Antrag ist der bisherige Kraftfahrzeugschein (Anhängerschein), bei zulassungsfreien Fahrzeugen, für die ein amtliches Kennzeichen zugeteilt ist, der Nachweis über die Zuteilung des Kennzeichens (§ 18 Abs. 5) oder, wenn ein vorübergehend stillgelegtes Fahrzeug in dem Bezirk einer anderen Zulassungsstelle wieder zum Verkehr zugelassen werden soll, eine amtliche Bescheinigung über die Stilllegung beizufügen.“

d) Absatz 4 a erhält folgende Fassung:

„(4a) die Absätze 1 und 2 sowie Absatz 3 Satz 2 bis 5 gelten nicht

1. für zulassungspflichtige Fahrzeuge, die durch Ablieferung des Scheins und durch Entstempe- lung des amtlichen Kennzeichens vorüber- gehend stillgelegt worden sind und deren Still- legung die Zulassungsstelle im Brief vermerkt hat;

2. für zulassungsfreie Fahrzeuge, die durch Ablieferung der amtlichen Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichens und durch Entstempelung des amtlichen Kennzeichens vorübergehend stillgelegt worden sind."
- e) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 Nr. 1 werden die Worte „für Fahrzeuge“ durch die Worte „für zulassungspflichtige Fahrzeuge“ ersetzt.
- b) In Satz 3 werden die Worte „in den Fällen der Nummer 1“ gestrichen.
10. § 31 erhält folgende Fassung:
- „§ 31  
Verantwortung für den Betrieb  
der Fahrzeuge
- (1) Wer ein Fahrzeug oder einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge führt, muß zur selbständigen Leitung geeignet sein.
- (2) Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur selbständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet."
11. Nach § 31 wird folgender § 31 a eingefügt:
- „§ 31 a  
Führung eines Fahrtenbuchs
- Die Verwaltungsbehörde kann einem Fahrzeughalter für ein oder mehrere Fahrzeuge die Führung eines Fahrtenbuchs auferlegen, wenn die Feststellung eines Fahrzeugführers nach einer Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften nicht möglich war. Der Fahrzeughalter oder sein Beauftragter hat in dem Fahrtenbuch für ein bestimmtes Fahrzeug und für jede einzelne Fahrt unverzüglich nach deren Beendigung einzutragen, wer das Fahrzeug geführt hat. Das Fahrtenbuch ist noch 6 Monate nach Ablauf der Zeit, für die es geführt werden muß, aufzubewahren; es ist zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit zur Prüfung auszuhändigen."
12. § 35 a Abs. 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:
- „Dies gilt nicht bei der Mitnahme eines Kindes unter 7 Jahren, wenn für das Kind ein besonderer Sitz vorhanden und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, daß die Füße des Kindes nicht in die Speichen geraten können."
13. In § 49 a Abs. 4 werden die Worte „§ 12“ durch die Worte „§ 16 Abs. 1“ ersetzt.
14. In § 50 Abs. 2 erhält Satz 4 folgende Fassung:
- „Für einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden, gilt § 17 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung."
15. § 51 Abs. 5 wird aufgehoben.
16. § 52 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Klammern und die Worte „§ 33 der Straßenverkehrs-Ordnung“ gestrichen.
- b) In Absatz 1 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:
- „Sind mehrspurige Kraftfahrzeuge mit zwei Nebelscheinwerfern ausgerüstet, bei denen der äußere Rand der Lichtaustrittsfläche mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt ist, müssen die Nebelscheinwerfer so geschaltet sein, daß sie nur zusammen mit dem Abblendlicht brennen können."
- c) In Absatz 3 Nr. 1 werden die Worte „Bundesgrenzschutzes, des Zollgrenzdienstes oder der Zollfahndung“ durch die Worte „Bundesgrenzschutzes oder des Zolldienstes“ ersetzt.
- d) Absatz 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:
- „2. Einsatz- und Kommando-Kraftfahrzeuge der Feuerwehren und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes,"
- e) Absatz 3 Nr. 3 wird gestrichen. Der Punkt am Ende der Nummer 5 wird durch einen Beistrich ersetzt. Die Nummern 4 und 5 werden Nummern 3 und 4.
- f) In Absatz 3 wird folgende Nummer 5 eingefügt:
- „5. Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Einrichtung zur Beförderung von Blutkonserven geeignet und nach dem Kraftfahrzeugschein als Kraftfahrzeug des Blutspendedienstes anerkannt sind."
- g) Absatz 4 Nr. 4 erhält folgende Fassung:
- „4. Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat."
- h) In Absatz 5 werden die Worte „Absatz 3 Nr. 5“ durch die Worte „Absatz 3 Nr. 4“ ersetzt.
17. § 53 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 5 werden im letzten Satz die Worte „§ 19 Abs. 3“ durch die Worte „§ 22 Abs. 4“ ersetzt.
- b) In Absatz 6 Satz 2 werden die Gedankenstriche und die Worte „abgesehen von den Fällen des Absatzes 7“ gestrichen.
- c) Absatz 7 erhält folgende Fassung:
- „(7) Abweichend von Absatz 4 Satz 3 dürfen
1. land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsgeräte, die hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden und nur im Fahren eine ihrem Zweck entsprechende Arbeit leisten können,
  2. eisenbereifte Anhänger, die nur für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, mit Rückstrahlern ausgerüstet sein, wie sie nach Absatz 4 Satz 1, 2 und 7 für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben sind."
18. § 53 a wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:
- „Warndreieck, Warnleuchte, Warnblinkanlage".
- b) In Absatz 1 werden die Worte „Die zur Sicherung des haltenden Fahrzeugs mitgeführten“ gestrichen.
- c) In Absatz 2 werden die Worte „zur Sicherung des haltenden Fahrzeugs“ gestrichen.
- d) In Absatz 3 werden die Worte „zur Sicherung haltender Fahrzeuge“ gestrichen.
19. Nach § 53 a wird folgender § 53 b eingefügt:
- „53 b  
Kennzeichnung von Anbaugeräten
- (1) Anbaugeräte, die seitlich mehr als 400 mm über den äußeren Rand der Lichtaustrittsflächen der Begrenzungs- oder der Schlußleuchten des Fahrzeugs hinausragen, müssen mit Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1), Schlußleuchten (§ 53 Abs. 1) und Rückstrahlern (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Die Leuchten müssen so angebracht sein, daß der äußere Rand ihrer Lichtaustrittsflächen nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts und der obere Rand nicht mehr als 1550 mm von der Fahrbahn entfernt sind. Der äußere Rand der Rückstrahler darf nicht mehr als 400 mm von der äußersten Begrenzung des Anbaugeräts, der untere Rand nicht mehr als 700 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Die Leuchten und die Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist (§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), abgenommen sein.
- (2) Anbaugeräte, deren äußerstes Ende mehr als 1000 mm über die Schlußleuchten des Fahrzeugs hinausragt, müssen mit einer Schlußleuchte (§ 53 Abs. 1) und einem Rückstrahler (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Schlußleuchte und Rückstrahler müssen möglichst am äußersten Ende des Anbaugeräts und möglichst in der Mittellinie der Fahrspur angebracht sein. Der obere Rand der Lichtaustrittsfläche der Schlußleuchte darf nicht mehr als 1550 mm, der untere Rand des Rückstrahlers nicht mehr als 700 mm von der Fahrbahn entfernt sein. Schlußleuchte und Rückstrahler dürfen außerhalb der Zeit, in der Beleuchtung nötig ist



(§ 17 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung), abgenommen sein. Im übrigen gilt § 22 Abs. 4 Satz 3 und 4 der Straßenverkehrs-Ordnung entsprechend; statt der dort genannten Sicherungsmittel dürfen auch mindestens 300 x 600 mm große Tafeln, Folien oder Anstriche mit unter 45° nach außen und nach unten verlaufenden, je 100 mm breiten roten und weißen Streifen verwendet werden."

20. In § 55 wird Absatz 5 aufgehoben; der bisherige Absatz 6 wird Absatz 5.

21. Nach § 66 wird folgender § 66 a eingefügt:

"§ 66 a

#### Beleuchtungseinrichtungen

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, müssen die Fahrzeuge

1. nach vorn mindestens eine Leuchte mit weißem Licht,

2. nach hinten mindestens eine Leuchte mit rotem Licht in nicht mehr als 1500 mm Höhe über der Fahrbahn

führen. Beim Mitführen von Anhängern genügt es, wenn der Zug wie ein Fahrzeug beleuchtet wird; jedoch muß die seitliche Begrenzung von Anhängern, die mehr als 400 mm über die Leuchten des vorderen Fahrzeugs hinausragen, durch mindestens eine Leuchte mit weißem Licht kenntlich gemacht werden. Für Handfahrzeuge gilt § 17 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung.

(2) Die Leuchten müssen möglichst weit links und dürfen nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt angebracht sein. Paarweise verwendete Leuchten müssen gleichstark leuchten, nicht mehr als 400 mm von den breitesten Stellen des Fahrzeugumrisses entfernt und in gleicher Höhe angebracht sein.

(3) Bei bespannten land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, die mit Heu, Stroh oder anderen leicht brennbaren Gütern beladen sind, genügt eine nach vorn und hinten gut sichtbare Leuchte mit weißem Licht, die auf der linken Seite anzubringen oder von Hand mitzuführen ist.

(4) Alle Fahrzeuge müssen an der Rückseite mit mindestens einem Rückstrahler (§ 53 Abs. 4) ausgerüstet sein. Absatz 2 gilt entsprechend. Der untere Rand des Rückstrahlers darf nicht mehr als 700 mm von der Fahrbahn entfernt sein.

(5) Leuchten und Rückstrahler dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein; die Leuchten dürfen nicht benden."

22. In § 67 a Abs. 4 wird am Ende folgender Satz angefügt:  
"Auf diese Fahrzeuge ist § 35 a Abs. 3 Satz 2 mit der Maßgabe anzuwenden, daß unter den dort genannten Voraussetzungen Kinder unter 7 Jahren nur von mindestens 16 Jahre alten Personen mitgenommen werden dürfen."

23. Die Überschrift vor § 68 erhält folgende Fassung:

"C. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften".

24. § 69 wird aufgehoben.

25. § 69 a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 2 werden die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 4 Halbsatz 2" durch die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 5 Halbsatz 2" ersetzt.

b) In Absatz 2 Nr. 12 werden ersetzt:

aa) die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 1 oder 2" durch die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 1 bis 3",

bb) die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 4 Halbsatz 1" durch die Worte "§ 27 Abs. 3 Satz 5 Halbsatz 1".

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 18 werden die Worte "oder 5" gestrichen.

bb) Folgende Nummer 19 a wird eingefügt:  
"19a. des § 53 b über die Kenntlichmachung von Anbaugeräten;"

d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 7 wird das Wort "oder" durch einen Strichpunkt ersetzt.

bb) Folgende Nummer 7a wird eingefügt:

"7a. des § 66 a über Beleuchtungseinrichtungen oder".

e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

"1. entgegen § 31 Abs. 1 ein Fahrzeug oder einen Zug miteinander verbundener Fahrzeuge führt, ohne zur selbständigen Leitung geeignet zu sein;"

bb) Nummer 2 wird gestrichen.

cc) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

"3. entgegen § 31 Abs. 2 als Halter eines Fahrzeugs die Inbetriebnahme anordnet oder zuläßt, obwohl ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß der Führer nicht zur selbständigen Leitung geeignet oder das Fahrzeug, der Zug, das Gespann, die Ladung oder die Besetzung nicht vorschriftsmäßig ist oder daß die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs durch die Ladung oder die Besetzung leidet;"

dd) Nummer 4 erhält folgende Fassung:

"4. entgegen § 31 a Satz 2 als Halter oder dessen Beauftragter im Fahrtenbuch nicht unverzüglich nach Beendigung jeder einzelnen Fahrt einträgt, wer das Fahrzeug geführt hat;"

ee) Folgende Nummer 4a wird eingefügt:

"4a. gegen eine Vorschrift des § 31 a Satz 3 über die Aufbewahrung oder die Aushändigung des Fahrtenbuchs verstößt;"

26. In § 70 Abs. 4 Satz 1 werden die Worte "die Feuerwehr, der Zollgrenzdienst und die Zollfahndung" durch die Worte "die Feuerwehr und die anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes sowie der Zolldienst" ersetzt.

27. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach der Übergangsvorschrift zu § 24 letzter Halbsatz wird folgende Übergangsvorschrift eingefügt:  
"§ 26 Abs. 4 (Erfassung und Meldung der zulassungsfreien, aber kennzeichenpflichtigen Kraftfahrzeuge)

gilt für die zulassungsfreien Kraftfahrzeuge, denen vom . . . . . ab ein amtliches Kennzeichen zugeteilt wird. Für die anderen Kraftfahrzeuge gilt weiterhin § 26 Abs. 4 StVZO in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897)."

b) Die Übergangsvorschrift zu § 53 Abs. 5 Satz 1 und 2 wird durch folgende Übergangsvorschrift ersetzt:  
"§ 53 Abs. 7 (Arbeitsgeräte und eisenbereifte Anhänger der Land- oder Forstwirtschaft)  
Soweit die in dieser Vorschrift genannten Anhänger vor dem 1. März 1972 erstmals in den Verkehr gekommen sind, genügt zu ihrer rückwärtigen Sicherung die entsprechende Anwendung des § 66 a; dies gilt jedoch nur bis zum 31. Dezember 1972."

#### Artikel 2

Als maßgebende gesetzliche Vorschriften im Sinne des § 11 Abs. 2 Nr. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gelten vom 1. Februar 1971 an auch die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1565).

#### Artikel 3

Die §§ 2 und 15 der Sechsten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 17. Juli 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 450) werden aufgehoben.

#### Artikel 4

§ 5 Abs. 4, § 6 Abs. 2, § 10 Abs. 4, § 15 d Abs. 1 Satz 2, § 23 Abs. 2, § 29 Abs. 2 mit Anlage VIII Ziffer 17, § 52 Abs. 3 Nr. 1, § 57 a Abs. 1 Satz 2, § 68 Abs. 3 und § 70



Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sowie deren Anlagen I, IV, V und VII finden im Land Berlin keine Anwendung, soweit sie sich auf die Bundeswehr, die Militärpolizei, den Bundesgrenzschutz, die Behörden oder die Mitglieder einer Truppe oder eines zivilen Gefolges eines der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes oder auf die Angehörigen dieser Mitglieder beziehen.

#### Artikel 5

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I

S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermäßigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

#### Artikel 6

Diese Verordnung tritt am 1. März 1971 in Kraft, Artikel 1 Nr. 4, 8, 9, 25 Buchstabe a und b, Nr. 27 Buchstabe a sowie Artikel 2 jedoch bereits am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung.

Bonn, den 16. November 1970

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

## Begründung

### I.

#### Allgemeines

Die Verordnung soll die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) an die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) anpassen. Z. T. handelt es sich dabei um redaktionelle Angleichungen oder um sachlich notwendige Ergänzungen oder Klarstellungen. In anderen Fällen werden Vorschriften, die bisher in der StVO (alt) stehen, wie z. B. die über die Verantwortlichkeit des Halters für Zustand von Fahrzeug und Ladung, über die Auflage, ein Fahrtenbuch zu führen, oder über die Beleuchtung von Fahrwerken, aus Gründen der Systematik in die StVZO übernommen.

Systematische Gesichtspunkte würden es auch nahelegen, das z. Z. noch geltende Verbot, Bundesautobahnen zur Erteilung von Fahrunterricht oder zur Abhaltung von Führerprüfungen zu benutzen (§ 8 Abs. 7 Satz 4 StVO — alt) in die StVZO zu übernehmen. Jedoch soll das Verbot nach Inkrafttreten der neuen StVO nicht fortbestehen. Der moderne Verkehr zwingt dazu, Ausbildungs- und Prüfungsfahrten auch auf Bundesautobahnen durchzuführen, damit der Fahrschüler die Besonderheiten des Schnellverkehrs kennen lernen kann.

Die Verordnung ergänzt ferner § 26 Abs. 4 und § 27 StVZO; dadurch soll die Erfassung der zulassungsfreien, aber kennzeichenpflichtigen Fahrzeuge verbessert werden. § 13 StVZO wird an das Fahrlehrergesetz angepaßt, insbesondere um die Ordnungswidrigkeiten nach § 36 FahrlG in das Verkehrszentralregister eintragen zu können. Schließlich soll Artikel 2 die Voraussetzung dafür schaffen, daß die neue StVO schon vor ihrem Inkrafttreten zum Gegenstand der Führerprüfung gemacht werden kann.

Soweit Bund, Länder und Gemeinden durch die Ausführung dieser Verordnung mit Kosten belastet werden, sind diese durch entsprechendes Gebührenaufkommen gedeckt.

### II.

#### Zu den Einzelbestimmungen

**Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 4 Abs. 1 Nr. 1), Nr. 12 (§ 35a Abs. 3 Satz 2), Nr. 22 (§ 67a Abs. 4 letzter Satz)**

Fahrräder mit Hilfsmotor mit höchstens 25 km/h Geschwindigkeit (sie sind als Mofa 25 bekannt) sind nur dann fahrerlaubnisfrei, wenn sie außer dem Führersitz über keine weiteren Sitze verfügen (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVZO). Andererseits verbietet § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVO (neu), Personen auf Krafträdern (dazu zählt die StVO auch die Mofa 25) ohne besonderen Sitz mitzunehmen. Wie bei Fahrrädern, kann aber auch bei Mofa 25 das Bedürfnis nicht gezeugnet werden, wenigstens Kinder unter 7 Jahren mitzunehmen. Deshalb bestimmt der neue Halbsatz in § 4 Abs. 1 Nr. 1 StVZO, daß besondere Kindersitze dem Merkmal der Einsitzigkeit der Mofa 25 nicht entgegenstehen.

Für die Sicherheit mitfahrender Kinder unter 7 Jahren sorgt der neugefaßte § 35a Abs. 3 Satz 2 StVZO. Er gilt für Krafträder und über den insoweit ergänzten § 67a Abs. 4 StVZO auch für Fahrräder mit Hilfsmotor und sagt inhaltlich das gleiche wie § 21 Abs. 3 StVO (neu) für Fahrräder, nämlich daß außer dem besonderen Kindersitz Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen vorhanden sein müssen, damit die Füße der Kinder nicht in die Speichen geraten können. Außerdem muß der Führer eines Mofa 25, der solche Kinder mitnehmen will,

mindestens 16 Jahre alt sein. Für ihn gilt auch insoweit das gleiche wie für den Radfahrer.

**Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 6 Abs. 2 Satz 1), Nr. 3 (§ 10 Abs. 3 Nr. 1)**

Beide Vorschriften bleiben inhaltlich unverändert. Sie werden redaktionell an die neue StVO angepaßt, die die ausländischen Streitkräfte unter Berücksichtigung des NATO-Truppenstatuts jetzt als Truppen der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes bezeichnet (z. B. in § 35 Abs. 5).

In § 6 Abs. 2 Satz 1 StVZO, der sich an Artikel 9 Abs. 1 und 3 des Zusatzabkommens vom 3. 8. 1959 zum NATO-Truppenstatut (Bundesgesetzbl. 1961 II S. 1227) anlehnt, ist der Begriff „zivile Arbeits- oder Dienstgruppen“ aufgegeben worden. Dieser Begriff ging noch auf den früher geltenden Truppenvertrag zurück. Artikel 56 Abs. 1 Buchstabe e des Zusatzabkommens läßt die Zusammenfassung zu zivilen Dienstgruppen jetzt nur noch für nichtdeutsche zivile Arbeitskräfte zu. Unter § 6 Abs. 2 StVZO sollen aber wie bisher schon auch deutsche zivile Arbeitskräfte fallen, die bei einer Truppe oder einem zivilen Gefolge beschäftigt werden. Die neue Formulierung stellt das klar. Um Zweifel zu beseitigen, wird nicht mehr von „Übungs- und Prüfungsfahrten“, sondern von „Übungs- oder Prüfungsfahrten“ gesprochen.

**Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 13 Abs. 1)**

§ 28 Nr. 3 des Straßenverkehrsgesetzes ermächtigt u. a. dazu, rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 36 des Fahrlehrergesetzes in das Verkehrszentralregister eintragen zu lassen, wenn eine Geldbuße von mehr als 20 DM festgesetzt worden ist. Hierauf stützt sich die Ergänzung des § 13 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2 Buchstabe a StVZO.

Die übrigen Änderungen sind redaktionelle Anpassungen an die Terminologie des Fahrlehrergesetzes.

**Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 15d Abs. 1 Satz 2)**

In Anpassung an die neue StVO (§ 35 Abs. 1) wird der Begriff „Zollgrenzdienst und Zollfahndung“ durch „Zoll-dienst“ ersetzt.

Dienstfahrzeuge der ausländischen Streitkräfte sowie des Technischen Hilfswerks und des Luftschutzhilfsdienstes waren bisher schon durch § 2 der Sechsten Ausnahmeverordnung zur StVZO von § 15d StVZO ausgenommen. Die Ausnahme wird jetzt in die StVZO selbst übernommen. Der Begriff „ausländische Streitkräfte“ wird in Anpassung an die neue StVO und unter Berücksichtigung des NATO-Truppenstatuts durch die Bezeichnung „Truppe oder ziviles Gefolge der nichtdeutschen Vertragsstaaten des Nordatlantikpaktes“ ersetzt.

Das Gesetz über die Erweiterung des Katastrophenschutzes vom 9. Juli 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 776) schafft einen einheitlichen Katastrophenschutz für Frieden und Verteidigungsfall. Der bisher bestehende Luftschutzhilfsdienst wird in den Katastrophenschutz eingeordnet. Die Befreiung des Luftschutzhilfsdienstes von § 15d muß auf alle Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes ausgedehnt werden. Hierzu gehört auch das Technische Hilfswerk, so daß es nicht mehr besonders genannt zu werden braucht. Die Befreiung gilt, soweit Zwecke des Katastrophenschutzes (Einsatz-, Ausbildungs- und Übungsfahrten) verfolgt werden. Bei Einsätzen außerhalb des Katastrophenschutzes bleibt § 15d unberührt. Das hat

z. B. Bedeutung für den Krankentransport, soweit dieser als Mietwagenverkehr anzusehen ist und solange die z. Z. laufenden Untersuchungen darüber, ob der Krankentransport- und Unfallrettungsdienst bestimmter Organisationen von § 15d freigestellt werden kann, noch nicht abgeschlossen worden sind.

#### Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 16 Abs. 2)

Im Bereich der neuen StVO werden Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller und ähnliche Fortbewegungsmittel nicht als Fahrzeuge behandelt. Die dafür sprechenden Gründe (siehe Begründung zu § 4 Abs. 1 StVO) rechtfertigen es, in der StVZO die gleiche Regelung zu treffen.

#### Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 22a)

Begrenzungsleuchten, Schlußleuchten und Rückstrahler kommen künftig auch für die Kenntlichmachung von Anbaugeräten (§ 53b) in Betracht, Rückstrahler auch zur Sicherung nach hinten hinausragender Ladung (§ 22 Abs. 4 StVO — neu). Die Bauartgenehmigungspflicht wird entsprechend erweitert. Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Art.

#### Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 26 Abs. 4) und Nr. 27 Buchstabe a (Übergangsvorschrift zu § 26 Abs. 4)

Gegenwärtig beschränkt sich die beim Kraftfahrt-Bundesamt geführte Kartei auf die zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge und Anhänger (§ 26) sowie auf die Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen (§ 29e). Zulassungsfreie Kraftfahrzeuge, denen aber ein amtliches Kennzeichen zugeteilt worden ist, werden hingegen nur in den örtlichen Karteien der Zulassungsstellen erfaßt. Dabei handelt es sich um selbstfahrende Arbeitsmaschinen und einachsige Zugmaschinen mit mehr als 20 km/h sowie um Kleinkraftäder mit mehr als 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (§ 18 Abs. 4 Satz 1). Die Aufnahme auch dieser Fahrzeuge in die Kartei des Kraftfahrt-Bundesamtes hat sich als notwendig erwiesen, um sie in den Statistiken, insbesondere der Unfallstatistik miteinfassen zu können. Außerdem kann dann die Zentralkartei des Kraftfahrt-Bundesamtes auch hinsichtlich dieser Fahrzeuge für polizeiliche Ermittlungen und andere Auskunftsbegehren nutzbar gemacht werden.

Die Änderung des § 26 Abs. 4 trägt diesen Erwägungen Rechnung. Danach sollen die Zulassungsstellen dem Kraftfahrt-Bundesamt künftig die Zugänge und Veränderungen bei den genannten Fahrzeugen melden, jedoch zunächst beschränkt auf solche Fahrzeuge, denen künftig ein amtliches Kennzeichen zugeteilt wird (vgl. die Übergangsvorschrift zu § 26 Abs. 4). Die Meldungen sollen nur die unbedingt notwendigen Daten über Halter und Fahrzeuge umfassen; das sind die, die in § 26 Abs. 4 Satz 2 aufgezählt sind. Es wird erwogen, in einem späteren Zeitpunkt bei Krankenwagen auch Angaben über die Kranklasten zu erfassen; jedoch konnten die Untersuchungen darüber noch nicht abgeschlossen werden.

#### Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 27)

§ 27 soll sicherstellen, daß die in der Kartei der Zulassungsstellen erfaßten Daten über die Fahrzeuge und deren Halter stets auf dem neuesten Stand sind. Das betrifft alle Fahrzeuge, denen ein amtliches Kennzeichen zugeteilt worden ist, also nicht nur die zulassungspflichtigen, sondern auch die zulassungsfreien, aber kennzeichenpflichtigen Fahrzeuge. Zwar ist die zuletzt genannte Gruppe von Fahrzeugen bisher schon in § 27 Abs. 5 und 6 genannt. Die Fassung der anderen Absätze dieses Paragraphen ließ aber Zweifel aufkommen, ob die darin geregelten Melde- und Anzeigepflichten des Eigentümers, Halters, Veräußerers, Erwerbers oder Händlers diese Gruppe von Fahrzeugen mitbetreffen sollen. In der Praxis wurde deshalb unterschiedlich verfahren. Das soll jetzt beseitigt werden. Die geänderte Fassung des § 27 soll gewährleisten — auch im Hinblick auf die Änderung des § 26 Abs. 4 StVO —, daß künftig die Angaben in der Kartei der nur kennzeichenpflichtigen Fahrzeuge ebenfalls dem aktuellen Stand entsprechen. Sie stellt daher klar, daß alle Melde-, Anzeige- und Antragspflichten für beide Gruppen von Fahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen gelten.

In Absatz 6 ist bisher die Möglichkeit, die Rechtsfolgen der endgültigen Zurückziehung aus dem Verkehr um längstens 6 Monate hinauszuschieben, auf zulassungspflichtige Fahrzeuge beschränkt. Die Beschränkung soll aufgehoben werden, weil es auch bei zulassungsfreien Fahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen im Einzelfall gerechtfertigt sein kann, die Dauer einer vorübergehenden Stilllegung über die Jahresfrist hinaus längstens bis zu 6 Monaten zu verlängern.

#### Zu Artikel 1 Nr. 10 (§ 31)

§ 31 StVZO (alt) und § 7 Abs. 1 StVO (alt) regeln die Verantwortung für den Betrieb der Fahrzeuge. Sie stimmen inhaltlich überein. Das wird jetzt aufgegeben. Die neue StVO beschränkt sich darauf, nur noch die Verantwortlichkeit des Fahrzeugführers anzusprechen (§ 23 Abs. 1, 2 StVO — neu). § 31 StVZO (neu) wird daran angeglichen. Als Absatz 1 bleibt allerdings, daß der Führer eines Fahrzeugs oder eines Zuges zur selbständigen Leitung geeignet sein muß; Anforderungen an die Eignung des Fahrzeugführers gehören in die StVZO. Absatz 2 enthält künftig allein die Vorschrift über die Verantwortlichkeit des Halters; dabei ist weitgehend die Fassung des § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO (neu) verwendet worden.

#### Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 31a)

Der neue § 31a StVZO übernimmt die bisher in § 7 Abs. 2 StVO (alt) enthaltene Bestimmung über das Fahrtenbuch. Als Betriebsvorschrift hat sie hier ihren richtigen Standort. Abgesehen von der Aufbewahrungsfrist bleibt die Regelung, deren Rechtsgültigkeit von der Rechtsprechung bejaht ist (vgl. z. B. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 28. 2. 1964, VII C 91/61 = VerkMitt 1964 Nr. 57, bestätigt am 8. 7. 1966, VII C 146/65 = VerkMitt 1966 Nr. 143), inhaltlich unverändert.

Auf den „Beauftragten“ als Normadressat in Satz 2 kann nicht verzichtet werden. Die Auflage, ein Fahrtenbuch zu führen, wird nicht nur gegenüber Fahrzeughaltern ausgesprochen, die im Sinne des § 10 Abs. 2 des Ordnungswidrigkeitengesetzes „Betriebe“ sind. Wie die Praxis zeigt, sind solche Auflagen auch privaten Fahrzeughaltern gegenüber nötig. Hier kommt es dann häufig vor, daß der Halter das Fahrzeug anderen, z. B. seinen Familienangehörigen zur Benutzung überläßt, und zwar mit der Maßgabe, daß sie die Eintragungen im Fahrtenbuch vorzunehmen haben. Tun sie das nicht, müssen sie deswegen zur Verantwortung gezogen werden können. Dafür reicht § 10 Abs. 2 OWiG nicht aus. Deshalb muß der „Beauftragte“ in § 31a und folgerichtig auch in § 69a Abs. 5 Nr. 4 StVZO (vgl. Artikel 1 Nr. 25) ausdrücklich genannt werden.

#### Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 49a Abs. 4)

Die Änderung hat keinen materiellen Charakter; es wird lediglich die Verweisung an die neue StVO angepaßt.

#### Zu Artikel 1 Nr. 14 (§ 50 Abs. 2 Satz 4)

§ 17 Abs. 5 StVO (neu) regelt die Beleuchtung einachsiger Zug- oder Arbeitsmaschinen, die von Fußgängern an Holmen geführt werden. § 50 Abs. 2 Satz 4 StVZO kann deshalb in eine Verweisung auf die Bestimmung der StVO geändert werden. Vom Inhalt her bleibt die Beleuchtungsregelung unverändert.

#### Zu Artikel 1 Nr. 15 (§ 51 Abs. 5)

Die besondere Regelung für Fahrzeuge des Straßendienstes der öffentlichen Verwaltung hatte Bedeutung für Anbaugeräte an solchen Fahrzeugen. Insoweit gilt künftig der neue § 53b StVZO. Rote Warnflaggen als Ersatz für Begrenzungsleuchten reichen in der heutigen Zeit als zuverlässige Sicherungsmittel nicht mehr aus. Die von Begrenzungs- und Schlußleuchten ausgehende Wirkung kann von Warnflaggen, selbst wenn sie durch besondere Scheinwerfer angestrahlt werden, nicht erreicht werden.

#### Zu Artikel 1 Nr. 16 (§ 52)

Die Verweisung auf § 33 StVO in § 52 Abs. 1 StVZO braucht an die geänderte Paragraphenfolge der neuen StVO nicht angepaßt zu werden, weil sie überhaupt entbehrlich ist und deshalb gestrichen werden kann.

Die Einfügung eines neuen Satzes 3 in Absatz 1 soll dem Umstand Rechnung tragen, daß § 17 Abs. 3 StVO (neu)

künftig die gemeinsame Benutzung zweier am Fahrzeug vorhandener Nebelscheinwerfer und der Begrenzungsleuchten gestattet, ohne daß dies (wie bisher in § 33 Abs. 5 Satz 2 StVO — alt) von einer bestimmten Anbaulage der Nebelscheinwerfer abhängig ist. Die Einschränkung muß aber über eine entsprechende Bauvorschrift der StVZO sachlich weiterhin gelten, damit eine ausreichende Fahrbahnbeleuchtung gewährleistet bleibt. Zwar soll weiterhin erlaubt sein, die beiden Nebelscheinwerfer auch weiter als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt anzubringen. In diesem Falle müssen die Nebelscheinwerfer künftig aber so geschaltet sein, daß sie nur zusammen mit dem Abblendlicht brennen können. Im allgemeinen sind die Nebelscheinwerfer innerhalb des Abstandes von 400 mm angebracht. In den anderen Fällen hat der Fahrzeughalter die Wahl, entweder die Nebelscheinwerfer maßgerecht umzusetzen und dann keinen Schaltungsvorschriften zu unterliegen oder umgekehrt. Bis zum Inkrafttreten der neuen StVO am 1. März 1971 hat er ausreichend Zeit, sich zu entscheiden und die eine oder die andere Maßnahme durchführen zu lassen.

Der Katalog der Kraftfahrzeuge, die Kennleuchten für blaues Blinklicht führen dürfen, wird um Kraftfahrzeuge des Blutspendendienstes erweitert (Absatz 3 Nr. 5). Das soll den raschen Transport von Blutkonserven in dringenden Fällen fördern. Um die Wirkung des blauen Blinklichts nicht zu beeinträchtigen, muß die Zahl der Fahrzeuge, die damit ausgerüstet werden, möglichst gering bleiben. Deshalb muß die Berechtigung, solche Kennleuchten zu führen, auf Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Blutkonserven beschränkt bleiben und (wie bei Krankenwagen und Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe) von einer behördlichen Anerkennung abhängig gemacht werden.

Die bisher geltenden Nummern 2 (Feuerwehr) und 3 (Technisches Hilfswerk, Luftschutzhilfsdienst) sind zusammengefaßt und dabei — aus den Gründen, die zu § 15d genannt sind — auf den Katastrophenschutz, in dem auch die Feuerwehr mitwirkt, erweitert worden. Daß nur Kommando-Kraftfahrzeuge der Berufsfeuerwehren Blaulicht führen dürfen, ist nicht mehr zeitgemäß und wird deshalb beseitigt.

Wegen der Änderung der Nummer 1 („Zolldienst“) siehe Begründung zu Artikel 1 Nr. 5.

Die Erweiterung des Absatzes 4 Nr. 4 (Ausrüstung mit Kennleuchten für gelbes Blinklicht) auf Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung entspricht § 38 Abs. 3 der neuen StVO.

#### Zu Artikel 17 (§ 53)

Die Änderung in Absatz 5 hat nur redaktionelle Bedeutung. Die Streichung in Absatz 6 Satz 2 ist von der Änderung des Absatzes 7 abhängig. Die Sonderregelung in diesem Absatz wird weitgehend aufgegeben. Es besteht kein Anlaß mehr, die genannten land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsgeräte und eisenbereiften Anhänger, wenn sie hinter Kraftfahrzeugen mitgeführt werden, hinsichtlich ihrer rückwärtigen Sicherung anders zu behandeln als andere Anhänger. Allerdings kann die Anbringung von Dreiecksrückstrahlern auf Schwierigkeiten stoßen; deshalb sollen die üblichen (runden) Rückstrahler für Kraftfahrzeuge verwendet werden dürfen. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus ist das vertretbar. Um Engpässe in der Nachrüstung zu vermeiden, wird eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 1972 eingeräumt (vgl. insoweit die Begründung zu Artikel 1 Nr. 27).

#### Zu Artikel 1 Nr. 18 (§ 53a)

Die Änderung soll lediglich Mißverständnissen vorbeugen, die dadurch entstehen könnten, daß die neue StVO im Zusammenhang mit den Warneinrichtungen von „liegendenbleibenden Fahrzeugen“ spricht (§ 15) und Warnblinklicht in bestimmten Fällen auch während der Fahrt zuläßt (§ 16 Abs. 2 Nr. 1), während § 53a StVZO als Zweckbestimmung des Warndreiecks, der Warnleuchte und der Warnblinkanlage die „Sicherung haltender Fahrzeuge“ angibt. Auf solche den Zweck bezeichnende Zusätze kann in der StVZO verzichtet werden; Zweck, Voraussetzung und Grenzen der Benutzung regelt die StVO.

#### Zu Artikel 1 Nr. 19 (§ 53b)

Anbaugeräte, die von einem bestimmten Maße ab seitlich oder nach hinten hinausragen, gefährden die Verkehrssicherheit, wenn sie nicht durch die üblichen Beleuchtungseinrichtungen (Begrenzungs- und Schlußleuchten sowie Rückstrahler) kenntlich gemacht sind. § 53b zieht hieraus die Konsequenz. Daß rote Warnflaggen, wie sie bisher an Fahrzeugen des Straßenwinterdienstes der öffentlichen Verwaltungen anstelle von Begrenzungsleuchten verwendet werden, mit der Verkehrssicherheit nicht mehr zu vereinbaren sind, ist bereits bei Artikel 1 Nr. 15 begründet worden.

Die Kenntlichmachung der Anbaugeräte, die mehr als 1000 mm über die Schlußleuchten des Fahrzeugs hinausragen, ist § 22 Abs. 4 StVO (neu) nachgebildet. Allerdings muß die „Leuchte mit rotem Licht“, von der dort gesprochen wird, hier eine Schlußleuchte im Sinne des § 53 Abs. 1 StVZO sein. Tafeln, Folien oder Anstriche mit schräg nach außen und unten verlaufenden roten und weißen Streifen werden insbesondere bei der Sicherung von Anbaugeräten an land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugen schon verwendet; sie dürfen statt der in § 22 Abs. 4 Satz 3 StVO (neu) aufgeführten Sicherungsmittel benutzt werden.

Das Abnehmen der Begrenzungs- und der Schlußleuchten sowie der Rückstrahler während der Zeit, in der Beleuchtung nicht nötig ist, wird zugestanden, um möglichen Beschädigungen beim Einsatz der Anbaugeräte zu begegnen.

#### Zu Artikel 1 Nr. 20 (§ 55 Abs. 5)

Zweiklanghupen mit Tonfolge der Postquinte stehen § 16 Abs. 3 StVO (neu) entgegen. Danach dürfen Schallzeichen nicht aus einer Folge verschiedener hoher Töne bestehen. § 55 Abs. 5 StVZO ist deshalb aufzuheben.

#### Zu Artikel 1 Nr. 21 (§ 66a)

Der neue § 66a StVZO ist Nachfolger des § 24 Abs. 1 bis 3, 5 und 6 StVO (alt) für Beleuchtungseinrichtungen an nicht maschinell angetriebenen Fahrzeugen und ihren Anhängern. Für Fahrräder bleibt es bei der Regelung in § 67 StVZO; für Handfahrzeuge gilt hinsichtlich der Leuchten künftig § 17 Abs. 5 StVO (neu).

§ 66a StVZO hält im Kern an der bisherigen Regelung fest. Die Zahl der hiervon betroffenen Fahrzeuge hat erheblich abgenommen. Im Fuhrgewerbe werden gespannte Fahrzeuge kaum noch verwendet. Auch in der Land- oder Forstwirtschaft ist die Technisierung erheblich vorangeschritten, so daß Gespannfahrzeuge immer weniger eingesetzt werden. Das wird sich weiter verstärken. Es erscheint deswegen nicht geboten, an die Beleuchtung solcher Fahrzeuge strengere Anforderungen zu stellen als bisher. § 66a beläßt es deshalb auch bei einer Betriebsvorschrift.

Die bisher in § 24 Abs. 8 StVO (alt) enthaltene Bestimmung über das Mitführen der Leuchten am Tage im betriebsfertigen Zustand steht künftig in § 23 Abs. 1 Satz 4 StVO (neu).

#### Zu Artikel 1 Nr. 23 (Überschrift des Abschnitts C)

Die Überschrift wird dem weiteren Inhalt des Abschnitts C angepaßt.

#### Zu Artikel 1 Nr. 24 (§ 69)

§ 69 StVZO über den Geltungsbereich stimmt inhaltlich mit § 45 StVO (alt) überein. Die neue StVO verzichtet auf ihn. Das kann auch bei der StVZO geschehen. Beide Bestimmungen sind entbehrlich, weil sie keine konstitutive Aussage enthalten.

Daß die Verordnungen auf den gesamten Straßenverkehr anzuwenden sind, soweit er auf öffentlichen Wegen oder Plätzen stattfindet, folgt aus den Verordnungen selbst und ergibt sich ferner aus der Ermächtigung in § 6 des Straßenverkehrsgesetzes. Es bedarf auch nicht des ausdrücklichen Ausspruchs, daß StVO und StVZO zusammen mit anderen genannten Rechtsvorschriften die ausschließliche Regelung des Straßenverkehrs enthalten. Art und Umfang des vom Bundesgesetzgeber im Straßenverkehrsgesetz erlassenen Straßenverkehrsrechts lassen eindeutig die Feststellung zu, daß der Bund von seinem Recht zur konkurrierenden Gesetzge-

bung auf diesem Sachgebiet (Artikel 74 Nr. 22 GG) abschließend Gebrauch gemacht hat. Für den Landesgesetzgeber ist dadurch die Sperre nach Artikel 72 Abs. 1 GG eingetreten. Schließlich braucht auch nicht angeführt zu werden, daß das Gewererecht und die genannten Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen unberührt bleiben. Daß dem so ist, folgt aus der Sachregelung, ferner auch aus der Tatsache, daß StVO und StVZO nicht auf die gesetzlichen Ermächtigungen gestützt sind, auf denen die anderen Vorschriften beruhen, und deshalb diese Vorschriften gar nicht berühren können.

#### Zu Artikel 1 Nr. 25 (§ 69a)

Die Vorschrift über Ordnungswidrigkeiten wird an die geänderten oder ergänzten materiellen Bestimmungen der StVZO angepaßt.

#### Zu Artikel 1 Nr. 26 (§ 70 Abs. 4)

Wegen der Änderung des Begriffs „Zollgrenzdienst und Zollfahndung“ in „Zolldienst“ wird auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 5 verwiesen. Aufgaben und Einsatzbedingungen des Katastrophenschutzes machen es erforderlich, die bisher für die Feuerwehr bestehende Befreiungsvorschrift auch auf die anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes auszudehnen.

#### Zu Artikel 1 Nr. 27 (§ 72 Abs. 2)

Wegen der Übergangsvorschrift zu § 26 Abs. 4 wird auf die Begründung für die Änderung des Paragraphen verwiesen. Weitere Übergangsvorschriften aus Anlaß dieser Verordnung sind nicht notwendig, da bei den meisten Bestimmungen zwischen Verkündung und Inkrafttreten dieser Verordnung ein Zeitraum von mehreren Monaten liegen wird. Der Zeitraum reicht aus, um die notwendigen Anpassungen an die neue Rechtslage durchführen zu können. Lediglich bei den in § 53 Abs. 7 StVZO genannten Anhängern der Land- oder Forstwirtschaft ist es geboten, die geltende Regelung des § 24 StVO — alt übergangsweise noch fortgelten zu lassen, um möglichen Engpässen in der Umrüstung auf elektrische Schlußbeleuchtung zu begegnen.

## Verordnung zur Änderung der Fahrzeugteileverordnung vom 16. November 1970

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe b und des § 6 Abs. 1 Satz 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805), wird nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

#### Artikel 1

Die Verordnung über die Prüfung und Kennzeichnung bauartgenehmigungspflichtiger Fahrzeugteile (Fahrzeugteileverordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. September 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 782), geändert durch Verordnung vom 8. November 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 1136), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Abs. 2 Buchstabe g werden ersetzt:
  - a) die Worte „§ 51 Abs. 1 Satz 1 und 6, Abs. 2 StVZO“ durch die Worte „§ 51 Abs. 1 Satz 1 und 6, Abs. 2, § 53 b Abs. 1 StVZO“;
  - b) die Worte „§ 53 Abs. 1 und 6 und § 67 Abs. 2 StVZO“ durch die Worte „§ 53 Abs. 1 und 6, § 53 b und § 67 Abs. 2 StVZO“.
2. In § 3 Abs. 2 Buchstabe h sowie in § 4 Nr. 6 Buchstabe h und Nr. 11 Buchstabe i werden die Worte „§ 53 Abs. 4 und 6, § 67 Abs. 2 und 3 StVZO, § 24 StVO“ jeweils durch folgende Worte ersetzt:
 

„§ 53 Abs. 4 und 6, § 53 b, § 66 a Abs. 4, § 67 Abs. 2 und 3 StVZO, § 22 Abs. 4 StVO“.
3. In § 4 erhalten Nummer 6 Buchstabe c und Nummer 11 Buchstabe c jeweils folgende Fassung:
 

„Begrenzungsleuchten (§ 51 Abs. 1 und 2, § 53 b Abs. 1 StVZO).“.

Die Übergangsvorschrift zu § 53 Abs. 5 Satz 1 und 2 ist vollzogen und wird aufgehoben, weil sie eine Verweisung auf die StVO (alt) enthält.

#### Artikel 2

Zwischen Verkündung und Inkrafttreten der neuen StVO wird ein mehrmonatiger Zeitraum liegen, der den Verkehrsteilnehmern Gelegenheit geben soll, sich mit den neuen Vorschriften bekannt zu machen. Eine groß angelegte Aufklärungsaktion soll das unterstützen. Von den Bewerbern um die Fahrerlaubnis muß ebenfalls erwartet werden, daß sie sich mit der neuen StVO in der Übergangszeit vertraut machen. Darüberhinaus ist es aber auch notwendig, die neue StVO schon vor ihrem Inkrafttreten (1. März 1971) zum Gegenstand der Führerprüfung (§ 11 Abs. 2 StVZO) zu machen. Der Stichtag 1. Februar 1971 ist so gewählt, daß sowohl den Fahrlehrern zur Vorbereitung ihres die neue StVO einschließenden Unterrichts als auch den Fahrschülern zum Studium der neuen Vorschriften eine angemessene Zeitspanne bleibt.

#### Artikel 3

§ 2 der Sechsten Ausnahmeverordnung geht in § 15d Abs. 1 Satz 2 StVZO auf, während § 15 abhängig ist von dem insoweit inhaltlich aufgehobenen § 53 Abs. 7 StVZO. Die beiden Paragraphen werden deshalb aufgehoben.

#### Artikel 4

Diese Vorschrift ist § 51 der neuen StVO nachgebildet; sie trägt der besonderen Situation Berlins Rechnung.

#### Artikel 5

enthält die übliche Berlin-Klausel.

#### Artikel 6

Soweit die Verordnung die StVZO an die neue StVO anpaßt, soll sie gleichzeitig mit dieser in Kraft treten. Im übrigen kann sie am Tage nach ihrer Verkündung wirksam werden.

4. In § 4 werden in Nummer 6 Buchstabe f und in Nummer 11 Buchstabe g die Worte „§ 53 Abs. 1 und 6 StVZO“ jeweils durch die Worte „§ 53 Abs. 1 und 6, § 53 b StVZO“ ersetzt.
5. In § 4 erhalten Nummer 6 Buchstabe o und Nummer 11 Buchstabe r jeweils folgende Fassung:
 

„Leuchten zur Sicherung hinausragender Ladung (§ 22 Abs. 4 und 5 StVO).“.

#### Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

#### Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. März 1971 in Kraft.  
Bonn, den 16. November 1970

Der Bundesminister für Verkehr  
Georg Leber

### Begründung

1. Die Änderungen der §§ 3 und 4 der Fahrzeugteileverordnung haben keine sachliche Bedeutung. Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen an die neue Straßenverkehrs-Ordnung und an die Änderungen, die in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ebenfalls im Zusammenhang mit der neuen Straßenverkehrs-Ordnung vorzunehmen sind. Die Verordnung soll deshalb auch gleichzeitig mit der neuen Straßenverkehrs-Ordnung in Kraft treten (Artikel 3). Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.
2. Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung dieser Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

(VkB1 1970 S. 734)

**Nr. 389 § 53a Abs. 4 StVZO**  
**hier: Verzögerungsabhängig geschaltete**  
**Warnblinkanlagen**

Bonn, den 28. Oktober 1970  
 StV 7 - 8232 Va/70

Nach § 72 Abs. 2 zu § 53a Abs. 4 StVZO müssen alle mehrspurigen Fahrzeuge, für die Fahrtrichtungsanzeiger vorgeschrieben sind, mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet sein, wenn sie vom 1. Januar 1970 an erstmals in den Verkehr gekommen sind. Für die Einschaltung der Warnblinkanlage muß nach § 53a Abs. 4 Nr. 1 StVZO ein besonderer Schalter vorhanden sein. Verkehrsrechtliche Vorschriften stehen jedoch nicht entgegen, wenn die Warnblinkanlage unter Verwendung eines besonderen Geräts auch abhängig von der Verzögerung des Fahrzeugs eingeschaltet werden kann. Auf Grund der bisher gewonnenen Erkenntnisse muß gefordert werden, daß solche Geräte folgenden Bedingungen genügen:

1. Die Einschaltbarkeit der Warnblinkanlage von Hand muß uneingeschränkt erhalten bleiben.
2. Der durch das Gerät verursachte Lichtstromabfall darf an den Glühlampen nicht mehr als 10 % betragen.
3. Das Gerät muß in einem Temperaturbereich von + 30 ° C bis - 20 ° C einwandfrei arbeiten.
4. Das Gerät darf nur bei Verzögerungen zwischen 1,5 g und 10 g ansprechen, die — unabhängig von deren Richtung — parallel zur Fahrbahn auftreten.
5. Die Betriebsbereitschaft des Geräts darf weder durch Korrosion noch durch andere Einflüsse beeinträchtigt werden.

Die Einhaltung dieser Anforderungen ist zweckmäßig durch eine Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO nachzuweisen.

Der Bundesminister für Verkehr  
 Im Auftrag  
 Dr. Linder

(VkB1 1970 S. 834)

**Nr. 390 Verordnung über den Schutz vor Schäden**  
**durch die Beförderung gefährlicher Güter**  
**auf der Straße**

Bonn, den 29. Oktober 1970  
 StV 4 - 9042 C 70/II

In den „Vorläufigen Richtlinien für die Durchführung der §§ 6 und 7 der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (VkB1 1970 S. 556) ist zu § 6 in Nr. 2.2 Ziffer 2 als anzuwendende Randnummer des ADR auch die Rn. 210 330 angeführt worden. Abweichend von dieser Randnummer reicht es bei Beförderungen von wässrigen Lösungen von Wasserstoffperoxid mit mehr als 60 % Wasserstoffperoxid, stabilisiert, und Wasserstoffperoxid selbst, stabilisiert (Klasse III c Ziff. 1), aus, einen mit etwa 30 l Wasser gefüllten Behälter mitzuführen, der im Führerhaus untergebracht werden kann. Auf eine möglichst sichere Unterbringung des Wasserbehälters sowie auf die Verwendung eines vollgeeigneten Frostschutzmittels, das sowohl für die Haut und die Schleimhäute verträglich ist als auch mit dem Ladegut nicht reagiert, ist dabei besonderer Wert zu legen.

Der Bundesminister für Verkehr  
 Im Auftrag  
 Dr. Linder

(VkB1 1970 S. 834)

**Nr. 391 Deutsch-amerikanische Zusammenarbeit bei**  
**der Entwicklung von Experimentier-Sicher-**  
**heitsfahrzeugen**

Bonn, den 12. November 1970  
 StV 1 — 225 Va/70

Nachstehend gebe ich die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der

Entwicklung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen vom 5. November 1970 bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr  
 Im Auftrag  
 Dr. Linder

**Vereinbarung**

**zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika über die Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen**

I. Diese Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika enthält den nachstehenden Entwurf eines Programms, mit dem die maximale, praktisch durchführbare Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung im Hinblick auf Experimentier-Sicherheitsfahrzeuge erreicht werden soll.

II. Das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika hat ein Projekt für die Entwicklung eines Experimentier-Sicherheitsfahrzeugs der in den Vereinigten Staaten von Amerika für Personenkraftwagen üblichen 4000-Pfund-Gewichtsklasse ins Leben gerufen. Ausgehend von einem umfassenden Katalog von Sicherheitsanforderungen hat das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika Aufträge über den Entwurf, die Herstellung und Lieferung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen erteilt, die diesen hohen Ansprüchen genügen sollen.

III. Das Bundesministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland ist bemüht, die Sicherheit der Kraftfahrzeuge durch Verbesserung einzelner Bauteile zu erhöhen und die hierfür laufenden Arbeiten im Bereich der Europäischen Gemeinschaften, im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und im NATO-Ausschuß für Umweltfragen zu fördern.

Es ist darüber hinaus bestrebt, auch seinerseits Erkenntnisse für die Fahrzeugsicherheit aus der Entwicklung und Erprobung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen zu gewinnen.

Auf Anregung des Bundesministers für Verkehr erarbeitet daher die deutsche Automobilindustrie eine Zusammenstellung der an einen Personenkraftwagen europäischer Größenordnung als Experimentier-Sicherheitsfahrzeug zu stellenden Anforderungen. Die bis heute gewonnenen Erkenntnisse über den möglichen Nutzen eines Experimentier-Sicherheitsfahrzeugs haben bereits jetzt zu der Entscheidung geführt, daß in der Bundesrepublik Deutschland wenigstens ein solches Projekt durchgeführt werden wird, das den Bau eines 1000-kg-Fahrzeugs vorsieht und das ähnlichen Anforderungen genügen soll, wie sie an das amerikanische Projekt gestellt werden. Die Überlegungen, Experimentier-Sicherheitsfahrzeuge auch anderer Gewichtsklassen zu entwickeln, sind im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen.

IV. Der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Verkehrsminister der Vereinigten Staaten von Amerika begrüßen diese in beiden Ländern eingeleitete Entwicklung. Sie sind darüber einig, daß sich die bereits bilateral zwischen den beiden Staaten im Bereich des Verkehrs und multilateral im Rahmen des Programms des NATO-Ausschusses für Umweltfragen angebaute Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Sicherheit des Straßenverkehrs durch einen intensiven und umfassenden Austausch der beiderseitig gewonnenen Erkenntnisse bei der Entwicklung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen für beide Seiten als fruchtbar erweisen wird.

V. Sie stimmen darin überein, die bei der Entwicklung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen in beiden Ländern gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen, soweit sie hierüber verfügen können, so frühzeitig



und ausführlich, wie dies nach der beiderseitigen Rechtslage möglich ist, auszutauschen. Einzelheiten über Art und Umfang des Informationsaustausches als Teil der Leitstudie der Vereinigten Staaten über die Sicherheit des Straßenverkehrs für den NATO-Umweltausschuß werden in weiteren Absprachen vereinbart werden.

VI. Der Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und der Verkehrsminister der Vereinigten Staaten erklären ausdrücklich, daß sie jede weitere Zusammenarbeit mit anderen Ländern und überstaatlichen Organisationen, die an der Entwicklung und Erprobung von Experimentier-Sicherheitsfahrzeugen interessiert sind, sehr begrüßen würden.

VII. Diese Vereinbarung gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten der Vereinbarung eine gegenteilige Erklärung abgibt.

VIII. Diese Vereinbarung tritt am Tage ihrer Unterzeichnung in Kraft und wird so lange in Kraft bleiben, bis sie von einer der beiden Stellen mit einer 30tägigen Frist schriftlich gekündigt wird.

Geschehen zu Bonn am 5. November 1970

Der Bundesminister  
für Verkehr der Bundesrepublik  
Deutschland  
Georg Leber

Der Verkehrsminister  
der Vereinigten Staaten von  
Amerika  
John A. Volpe

(VkB1 1970 S. 834)

#### Nr. 392 Angabe einer „Liste Nr.“ im Kraftfahrzeugschein und im Anhängerschein

Bonn, den 3. November 1970  
StV 2 Nr. 2062 Bl/70

Es ist wiederholt beanstandet worden, daß auf dem Kraftfahrzeugschein und dem Anhängerschein, und zwar auf der Vorderseite links unten, keine Listen-Nummer eingetragen war.

Ich mache darauf aufmerksam, daß die Listen-Nummer für die Registrierung der Kraftfahrzeuge und Anhänger keine Bedeutung mehr hat. Der auf den Vordrucken Muster 2 a, 2 b, 3, 4 und 5 zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung jetzt noch vorgesehene Aufdruck „Liste Nr.“ wird bei einer Änderung der Muster wegfallen.

Bis dahin bitte ich zur Vermeidung der angegebenen Schwierigkeiten in den Kraftfahrzeug- und Anhängerscheinvordrucken den Aufdruck „Liste Nr.“ ungültig zu machen. Es bestehen auch keine Bedenken dagegen, wenn bei einer Neuanfertigung von Vordrucken der Aufdruck „Liste Nr.“ weggelassen wird.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Linder

(VkB1 1970 S. 835)

### Binnenschifffahrt

#### Nr. 393 Schifffahrtspolizeiliche Verordnung über das Längsseitsschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe\*

Auf Grund des § 12 a der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BSchUO) vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Februar 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 109) und das Einfüh-

rungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), und auf Grund des § 116 Nr. 3 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1966 (BSchSO 1966) vom 11. Oktober 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 9. März 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 250) wird verordnet:

#### § 1

Auf der Binnenschifffahrtstraße Elbe kann ein Schlepper, ein Schubschiff oder ein Motorgüterschiff abweichend von § 68 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und § 2 Nr. 1, § 17 sowie § 18 Nr. 1 Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung 1966 zu Versuchszwecken ein unbemanntes Fahrzeug ohne eigene Triebkraft längsseits schleppen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Besteht die Mindestbemanning des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem Matrosen, so ist die Decksmannschaft um eine Person zu verstärken. Besteht die Mindestbemanning des schleppenden Fahrzeuges nur aus einem oder mehreren Schiffsjungen, so ist sie um einen Matrosen zu verstärken;
2. mindestens ein Matrose der Mindestbemanning oder der nach Nummer 1 verstärkten Besatzung des schleppenden Fahrzeuges muß eine Fahrzeit als Matrose von mindestens 2 Jahren nachweisen können;
3. die Gesamtbreite des Schleppzuges in der Berg- und Talfahrt darf 18 m, die Länge des längsseits gekuppelten Anhangs 67,0 m nicht überschreiten;
4. die Gesamttragfähigkeit des Schleppzuges in t darf das Vierfache der Maschinenleistung des schleppenden Fahrzeuges in PS nicht überschreiten;
5. die Steuereinrichtung des schleppenden Fahrzeuges muß ein sicheres Manövrieren des Schleppzuges gewährleisten;
6. die Verbindungen zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem längsseits gekuppelten Anhang müssen so hergestellt sein, daß der Schleppzug sicher manövriert werden kann;
7. je nach ihrer Bauart muß die Steuereinrichtung des längsseits gekuppelten Anhangs durch eine leicht zu lösende Sperre feststellbar oder frei beweglich sein. Im letzteren Fall dürfen Personen durch die sich bewegenden Steuerorgane nicht gefährdet werden;
8. eine ausreichende freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeuges muß auch über den längsseits gekuppelten Anhang hinweg möglich sein;
9. ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug muß möglich sein.

#### § 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1971 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 31. Dezember 1972.

Hamburg, den 27. Oktober 1970  
B 91.21, 72 — 433/70 —

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
H a m b u r g  
In Vertretung  
Dr. Meyer-Osterkamp

(VkB1 1970 S. 835)

#### Nr. 394 Verordnung Nr. 28/70 über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 26. Oktober 1970

(FA Nr. 17/70 Frachtenausschuß für den Rhein)  
(FB Nr. 18/70 Frachtenausschuß Dortmund)  
(FC Nr. 12/70 Frachtenausschuß Bremen)  
(FG Nr. 6/70 Frachtenausschuß Berlin)

Bonn, den 11. November 1970  
B 242/2319 F/70

Nachstehend wird die Verordnung Nr. 28/70 vom 26. Oktober 1970 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 207 vom 5. November 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Reemts

\* Wiederholung ohne Änderung



**Verordnung Nr. 28/70  
über die Festsetzung von Entgelten für  
für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt  
Vom 26. Oktober 1970**

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Januar 1969 (Bundesgesetzbl. I S. 65) wird verordnet:

**§ 1**

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Frachenausschuß für den Rhein — Fa Nr. 17/70 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

Flett- und Nahverkehrsfrachten für Massengut im Niederrhein- und Kanalverkehr  
— Ergänzung zu FTB Reg.Nr. A 801/14 —;

II. die vom Frachenausschuß Dortmund — FB Nr. 18/70 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachenausschusses Dortmund  
— Allgemeine Bestimmungen —,
2. Fracht für Halbzeug und Rohbrammen (Leichterfracht) von Braunschweig nach Berlin-Tegel,
3. Fracht für Eisen und Stahl (Leichterfracht) von Braunschweig nach Berlin,
4. Frachten für Kohlen von Hafen Preußen und Werne nach Schmehausen,
5. Frachten für Düngemittel vom Ruhrgebiet nach Kanal- und Weserhäfen;

III. die vom Bezirksausschuß Oberweser-Mittelweser des Frachenausschusses Bremen — FC Nr. 12/70 — beschlossene

Fracht für Getreide von Leeseringen nach Rinteln;

IV. die vom Frachenausschuß Berlin — FG Nr. 6/70 — beschlossenen Frachten

1. für Asbestzementzeugnisse von Berlin-Rudow nach Bremen und Oldenburg,
2. für Asbestzementzeugnisse von Berlin-Rudow nach Hannover und Bramsche,
3. für Asbestzementzeugnisse von Berlin-Rudow nach Häfen im Elbegebiet und am Nord-Ostsee-Kanal.

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse wird im FTB — Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 45 vom 7. November 1970 veröffentlicht werden\*.

**§ 2**

Es werden aufgehoben:

I. die vom Frachenausschuß Dortmund beschlossenen, durch nachstehende Verordnungen rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

1. Frachtzuschläge für Lagerung von Gütern in Binnenschiffen vor oder nach einer Beförderungsleistung  
— FTB Reg.Nr. B 30/1 —,  
Frachten für Koks  
— Berechnung der Abschlußprovision —  
— FTB Reg.Nr. B 343/1 —

§ 1 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 Buchstabe b) der Verordnung vom 26. Mai 1955 — FB Nr. 2/55 — (Bundesanzeiger Nr. 104 vom 2. Juni 1955),

2. Änderung der Frachten infolge Erhöhung oder Ermäßigung der Schifffahrtabgaben und Schlepplöhne  
— FTB Reg.Nr. B 350/1 —

§ 1 Abs. 1 Nr. 4 der Verordnung vom 20. August 1955 — FB Nr. 9/55 — (Bundesanzeiger Nr. 163 vom 25. August 1955),

3. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Zuständigkeitsbereich des Frachenausschusses Dortmund  
— FTB Reg.Nr. B 300/1 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 17/63 vom 26. Juli 1963 — FB Nr. 11/63 — (Bundesanzeiger Nr. 143 vom 6. August 1963),

4. Allgemeine Bestimmungen zu den Frachten im Zuständigkeitsbereich des Frachenausschusses Dortmund  
— Ergänzung zu FTB Reg.Nr. B 300/1 —  
— FTB Reg.Nr. B zu 300/1 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I der Verordnung Nr. 31/65 vom 14. Dezember 1965 — FB Nr. 15/65 — (Bundesanzeiger Nr. 240 vom 22. Dezember 1965),

5. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachenausschusses Dortmund  
— die neue Berechnungsart nach Inkrafttreten des Umsatzsteuergesetzes (Mehrwertsteuer) vom 29. Mai 1967 —  
— FTB Reg.Nr. B zu 300/1 —

§ 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 31/67 vom 28. Dezember 1967 — FB Nr. 21/67 — (Bundesanzeiger Nr. 244 vom 30. Dezember 1967),

6. Frachten für Verladungen im Bereich des Frachenausschusses Dortmund  
— Ergänzung der Allgemeinen Bestimmungen lt. FTB Reg.Nr. B 300/1 —  
— FTB Reg.Nr. B zu 300/2 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer II Nr. 16 der Verordnung Nr. 2/70 vom 14. Januar 1970 — FB Nr. 1/70 — (Bundesanzeiger Nr. 16 vom 24. Januar 1970),

7. Frachten für Düngemittel vom Ruhrgebiet nach Kanalhäfen und Bremen  
— FTB Reg.Nr. B 6410/2 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 13/70 vom 22. April 1970 — FB Nr. 7/70 — (Bundesanzeiger Nr. 81 vom 30. April 1970),

8. Liegegelder für Binnenschiffe  
— Änderung zu FTB Reg.Nr. B 300/2 —  
— FTB Reg.Nr. B zu 300/2 —

§ 1 Abs. 1 Ziffer I Nr. 1 der Verordnung Nr. 23/70 vom 17. August 1970 — FB Nr. 15/70 — (Bundesanzeiger Nr. 157 vom 27. August 1970);

II. die vom Frachenausschuß Berlin beschlossenen, durch § 1 Abs. 1 Ziffer II der Verordnung Nr. 24/59 vom 3. Dezember 1959 — FG Nr. 3/59 — (Bundesanzeiger Nr. 237 vom 10. Dezember 1959) rechtsverbindlich festgesetzte

Fracht für Asbestzementwaren von Berlin-Rudow nach Bremen  
— FTB Reg.Nr. G 549/1 —.

**§ 3**

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

**§ 4**

Diese Verordnung tritt am 10. November 1970 in Kraft.  
Bonn, den 26. Oktober 1970

Der Bundesminister für Verkehr  
In Vertretung  
Wittrock

(VkB1 1970 S. 835)

\*) Der FTB — Frachten- und Tarifeanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag GmbH, vorm. Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

**Nr. 395 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am 29. Dezember 1956 für den Schiffer Hermann Mansholt, geb. am 21. Oktober 1914 in Westrhauderfehn, ausgestellte Schifferpatent Nr. 996/56 der Klassen I und II, gültig für die westdeutschen Kanäle und Ems, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Münster, den 28. Oktober 1970

B 2757 B 3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Münster  
In Vertretung:  
Dr. Ottmann

(VkB1 1970 S. 837)

**Nr. 396 Ungültigkeitserklärung eines Schifferpatents**

Münster, den 30. Oktober 1970  
B 2782 B3

Das von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster am 29. Oktober 1958 für den Schiffer Heinrich Post, geb. am 18. September 1913 in Altharen, ausgestellte Schifferpatent Nr. 778/58 der Klassen I und II, gültig für die westdeutschen Kanäle und Ems, ist in Verlust geraten und wird für ungültig erklärt.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Münster  
In Vertretung  
Dr. Hillebrand

(VkB1 1970 S. 837)

**Nr. 397 Berichtigung**

In der Veröffentlichung Nr. 353 — Heft 20/1970 des Verkehrsblattes — ist in § 2 der Satzteil „September 1970“ durch „September 1973“ zu ersetzen.

(VkB1 1970 S. 837)

**Seeverkehr****Nr. 398 Schifffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr**

Hamburg, den 11. November 1970  
See 1 (I)/31 — 71/70,

Nachstehend wird die schifffahrtspolizeiliche Anordnung über den Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr bekanntgegeben.

Die Anordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 216 vom 20. November 1970 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Tennstedt

**Schifffahrtspolizeiliche Anordnung  
über den Verkehr durch die Schleusen  
Nordfeld und Lexfähr**

Vom 4. November 1970

Auf Grund des § 5 Abs. 3 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung in der Fassung der Anlage zu der Verordnung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 162, 184), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1529), wird angeordnet:

**§ 1**

Abweichend von § 230 Abs. 5, 7 und 8 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung, die nicht mehr anzuwenden sind, wird der Verkehr durch die Schleusen Nordfeld und Lexfähr wie folgt geregelt:

I. Für die Schifffahrt in Fahrtrichtung eideraufwärts werden auf der rechten Seite des unteren Schleusenhauptes und für die Schifffahrt in Fahrtrichtung eiderabwärts in Nordfeld auf der linken und in Lexfähr auf der rechten Seite des oberen Schleusenhauptes bei Tag und Nacht folgende Schleuseneinfahrtssignale gezeigt:

1. Zwei grüne Lichter nebeneinander: Einfahrt frei;
2. Zwei rote Lichter nebeneinander: Keine Einfahrt;
3. Zwei rote Lichter übereinander: Keine Einfahrt (Schifffahrt durch die Schleuse gesperrt).

II. Für die Ausfahrt aus der Schleuse Lexfähr werden für die Schifffahrt in Fahrtrichtung eideraufwärts auf der rechten Seite der Schleuse vor dem Schleusenbetriebsgebäude folgende Schleusenausfahrtssignale gezeigt:

1. Ein grünes Licht: Ausfahrt frei;
2. Ein rotes Licht: Ausfahrt gesperrt.

**§ 2**

Zu widerhandlungen gegen die Anordnung sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des § 286 Nr. 2 der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung.

**§ 3**

Diese Anordnung tritt am 1. Dezember 1970 in Kraft und gilt bis zum Ablauf des 30. November 1972.

Kiel, den 4. November 1970

S 2 T 5 F 5-VI/4-2d

Wasser- und Schifffahrtsdirektion  
Kiel  
In Vertretung:  
Eger

(VkB1 1970 S. 837)

**Nr. 399 Ungültigkeitserklärung verlorengegangener Schiffsmeßbriefe**

Nachstehend aufgeführte Schiffsmeßbriefe werden für ungültig erklärt

| Lfd. Nr. | Schiffsname               | Unterscheidungs-signal | Ausstellungsdatum | Art des Schiffsmeß-briefes | Ausstellende Behörde | Schiffseigner                                                      |
|----------|---------------------------|------------------------|-------------------|----------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1.       | „MARIE LOUISE HALTERMANN“ | — DGFR —               | 12. 8. 1953       | Panama                     | BAS                  | Johann Haltermann, Hamburg 1, Ferdinandstr. 55/57                  |
| 2.       | „KEHRWIEDER“              | — DJXN —               | 23. 8. 1954       | National                   | BAS                  | Kurt Baumeister, Heikendorf, Zabelweg 25                           |
| 3.       | „KAMPHORN“                | — DKHE —               | 13. 6. 1953       | Suez                       | BAS                  | Sartori & Berger, Rendsburg, Paradeplatz 10                        |
| 4.       | „B 1“                     | —                      | 3. 1. 1964        | International              | BAS                  | Erprobungsstelle 71 der Bundeswehr, Eckernförde, Berliner Str. 115 |

| Lfd. Nr. | Schiffsname       | Unterscheidungs-signal | Ausstellungsdatum        | Art des Schiffsmeß-briefes | Ausstellende Behörde | Schiffseigner                                                      |
|----------|-------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 5.       | „P 6044“          | —                      | 22. 3. 1962              | Inter-national             | BAS                  | Erprobungsstelle 71 der Bundeswehr, Eckernförde, Berliner Str. 115 |
| 6.       | „SCHWARZENFELS“   | — DDPZ —               | 1. 8. 1957<br>1. 8. 1957 | Suez<br>Panama             | BAS                  | Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, Bremen 1, Schlachte 6      |
| 7.       | „HEIMAT“          | —                      | 19. 11. 1948             | National                   | BAS                  | Rudolf Mey, Heikendorf                                             |
| 8.       | „FL 2“            | —                      | 23. 11. 1962             | Inter-national             | BAS                  | H. B. Schwarz, Wilhelmshaven, 2. Vers. Geschw.                     |
| 9.       | „MAREN“           | — DGHN —               | 12. 10. 1953             | National                   | BAS                  | Hinrich Koppermann, Bützfleth, Rosenstr. 670                       |
| 10.      | „JOHANNES“        | — DCKA —               | 29. 5. 1947              | National                   | BAS                  | Jacobine Noormann Wwe., Westermarsch II, Norddeich                 |
| 11.      | „HERMANN SCHULTE“ | — DIEV —               | 2. 10. 1963              | Suez                       | BAS                  | Schulte & Bruns, Emden, Ringstr. 2                                 |
| 12.      | „RATINGEN“        | — DGLH —               | 12. 4. 1965              | National                   | BAS                  | Klaus-Dieter Peters, Brunsbüttelkoog, Koogstr. 41                  |

Sollten die ungültigen Schiffsmeßbriefe einer Behörde vorgelegt werden, bitten wir, diese einzuziehen und an das Bundesamt für Schiffsvermessung, 2 Hamburg 4, Millerntorplatz 1, zu senden.

Hamburg, den 5. November 1970  
Az.: III/172

Bundesamt für Schiffsvermessung  
Münich

(VkB1 1970 S. 837)

## Luftfahrt

### Nr. 400 Sonderlandeplatz Salzgitter-Bad

Bonn, den 29. Oktober 1970  
L 4 - 421 - 1 - 2124 N/70

Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und öffentliche Arbeiten hat die Genehmigung für den Sonderlandeplatz Salzgitter-Bad geändert. Hiernach beträgt die unter Nr. 6b der Bekanntmachung vom 14. Mai 1969 (VkB1 1969 S. 252 lfd. Nr. 160) angegebene Länge der Start- und Landebahn nunmehr 540 m.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Schmidt-Ott

(VkB1 1970 S. 838)

## Straßenbau

### Nr. 401 Ausbildung der Querneigung von Standspuren an mehrspurigen Richtungsfahrbahnen

Bonn, den 3. November 1970  
StB 9/4 - Id - 9018 Vms 70

An die  
obersten Straßenbaubehörden der Länder  
mit Nebenabdrucken für  
die Regierungen oder Mittelbehörden  
die Autobahn- und Straßenbauämter

nachrichtlich:

An die  
Verbindungsstelle Berlin  
des Bundesministers für Verkehr  
die Bundesanstalt für Straßenwesen  
den Herrn Präsidenten des Bundesrechnungshofes

### Betr. Ausbildung der Querneigung von Standspuren an mehrspurigen Richtungsfahrbahnen

Im Hinblick auf die in den kommenden Jahren zu bewältigenden Aufgaben bezüglich der Herstellung von Tragschichten und Decken halte ich weitere Schritte für erforderlich, um die notwendigen Voraussetzungen für eine zeitsparende und rationelle Baudurchführung zu schaffen. Zu diesem Zwecke habe ich die vorliegenden Erfahrungen verschiedener Ausführungsmöglichkeiten auf ihre Vor- und Nachteile unter Auswertung der Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen eingehend geprüft und gegeneinander abgewogen.

Die Prüfung hatte das Ergebnis, daß es unter Berücksichtigung verkehrlicher, technischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte zweckmäßig ist, der Standspur eine nach Richtung und Größe gleiche Querneigung wie der benachbarten Fahrspuren zu geben; dies gilt sowohl bei den zwei- als auch bei den mehrspurigen Richtungsfahrbahnen, und auch in Bögen mit Kurvenhalbmessern < 4000 m.

Ich bitte, dies künftig zu beachten.

Bereits im Bau befindliche oder baureif geplante Strecken sind von dieser Regelung ausgeschlossen.

Das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/1970 wird im Verkehrsblatt, Heft 22, vom 8. Dezember 1970 abgedruckt.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Heubling

(VkB1 1970 S. 838)

## Wasserstraßen

### Nr. 402 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaues des Rhein-Herne-Kanals

Bonn, den 5. November 1970  
W 10 - 2014 Mst 70

Nach § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173), geändert durch Artikel 142 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), hat die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster, mit Vereinbarung vom 13./19. Oktober 1970 der Firma Gelsenberg Mineralöl GmbH, Essen, die Ausführung des Ausbaues des Rhein-Herne-Kanals übertragen. Der Ausbau umfaßt die Errichtung eines Umschlagplatzes von km 21,668 bis km 21,816 (Nordufer) und die Erweiterung eines Schiffsliègeplatzes von km 22,244 bis km 22,352 (Nordufer).

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Prietze

(VkB1 1970 S. 839)

### Nr. 403 Bekanntmachung über die Übertragung der Ausführung des Ausbaues der Elbe

Bonn, den 5. November 1970  
W 10 - 2048 Hmb 70

Nach § 12 Abs. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173), geändert durch Artikel 142 des Einführungsgesetzes zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503), hat die Bundesrepublik Deutschland (Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes), vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg, mit Vereinbarung vom 1. September/9. Oktober 1970 dem Land Niedersachsen, vertreten durch den Regierungspräsidenten in Stade, die Ausführung des Ausbaues der Elbe übertragen. Der Ausbau umfaßt die Errichtung einer Umschlaganlage am Westufer der Elbe zwischen Strom-km 657 und 658.

Der Bundesminister für Verkehr  
Im Auftrag  
Dr. Prietze

(VkB1 1970 S. 839)

### Nr. 404 Bekanntmachung zu dem Gesetz vom 29. November 1967 über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 23. Oktober 1970

Bonn, den 10. November 1970  
W 10 - 2170 VA 70

Nachstehend wird die Bekanntmachung zu dem Gesetz vom 29. November 1967 über den rechtlichen Status der

Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 23. Oktober 1970 nachrichtlich veröffentlicht. Die Bekanntmachung erfolgte im Bundesgesetzbl. Teil I S. 1500.

Im Auftrag  
Rümelin

### Bekanntmachung zu dem Gesetz vom 29. November 1967 über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 23. Oktober 1970.

Gemäß § 1 Abs. 3 des Gesetzes über den rechtlichen Status der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße zwischen dem Main und Nürnberg und über die damit zusammenhängenden Eigentumsverhältnisse vom 29. November 1967 (Bundesgesetzbl. II S. 2521) wird bekanntgegeben, daß die Teilstrecke des Main-Donau-Kanals von der Einmündung des Stillwasserkanaals in die kanalisierte Regnitz bei Hausen (Kanalkilometer 32,00) bis zum Unterwasser der Schleuse Kriegenbrunn (Kanalkilometer 48,00) vom 30. Oktober 1970 an dem allgemeinen Verkehr dient.

Bonn, den 23. Oktober 1970

Der Bundesminister für Verkehr  
In Vertretung  
Wittrock

(VkB1 1970 S. 839)

## Personalnachrichten

### Nr. 405 Beim Bundesverkehrsministerium

— Abteilung Seeverkehr in Hamburg —

ist ab sofort die Stelle eines technischen Sachbearbeiters (Vergütung nach BAT, Aufstieg bis Vergütungsgruppe III BAT möglich) für die Bearbeitung von Fragen der Ausbildung maschinentechnischer Schiffsoffiziere zu besetzen.

Anforderungen: Abgeschlossene Ausbildung als Schiffsingenieur I, mehrjährige Fahrtzeit nach Erwerb des Patents C 6, Erfahrungen in der Ausbildung maschinentechnischer Schiffsoffiziersbewerber, englische Sprachkenntnisse sowie möglichst Verwaltungskenntnisse und -erfahrungen.

Kennziffer: Z 1 — 10 (See 7)

Bewerbungen mit handgeschriebenem Lebenslauf, Übersicht über Ausbildungs- und Werdegang, Lichtbild und beglaubigten Zeugnisabschriften werden unter Angabe der Kennziffer bis zum 15. Dezember 1970 erbeten an den Bundesminister für Verkehr, 53 Bonn, Sternstraße 100. Persönliche Vorstellung nur nach Aufforderung.

(VkB1 1970 S. 839)