

Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen

M DV

Ausgabe 2013

Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),
Arbeitsgruppe „Verkehrsmanagement“

FGSV-Nr.: FGSV 389

Verlagsimpresum: August 2013
FGSV Verlag, Wesseling Str. 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de

ISBN: ISBN 978-3-86446-055-5

Hinweis: Mit der Verkehrsschau vollziehen die Verkehrsbehörden unter Beteiligung der Straßenbaubehörden und der Polizei ein nach der „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ (VwV-StVO) verbindliches und für die Verkehrssicherheit der Straßeninfrastruktur wichtiges Verfahren. Zur praktischen Durchführung dieser Aufgabe gibt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen das "Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen" (M DV), Ausgabe 2013 heraus.

Das M DV beschreibt die Aufgaben von Verkehrsschauen und deren Durchführung für alle Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften einschließlich der Bundesautobahnen und zeigt, wie der Arbeitslauf für ein gesamtes Streckennetz effektiv organisiert werden kann. Dabei wird einerseits die Regelverkehrsschau der sicherheitsrelevanten Straßenausstattung beschrieben und andererseits werden Thematische Verkehrsschauen mit unterschiedlichen Schwerpunkten behandelt. Die vorliegende Neuausgabe des M DV verbindet den Text des Merkblatts von 2007 mit hilfreichen Hinweisen für die Praxis und ergänzenden detaillierten Informationen und ist auf den aktuellen Stand von Straßenverkehrs-Ordnung und Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO) abgestimmt.

Ersetzt: Ausgabe 2007

**Merkblatt
für die
Durchführung von Verkehrsschauen**

M DV



R 2

Ausgabe 2013

Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement
Arbeitsausschuss: Technische Fragen der Verkehrsordnung
Arbeitskreis: Durchführung von Verkehrsschauen

Leiter:

Martin Mühlbauer, Planegg

Mitarbeiter:

Dr.-Ing. Jean Emmanuel Bakaba, Berlin

Ltd. RBDire. Dipl.-Ing. Edgar Klein, Euskirchen

Dipl.-Ing. Paul-Gerhard Ludwig, Soest

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier, Dresden

RDir.'in Andrea Rolfmeyer, Dresden

RDir. Rupert Schubert, Hamburg

Vorbemerkung

Das „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (M DV), Ausgabe 2013, beruht in der vorgelegten überarbeiteten Form auf der ersten Ausgabe 2007 und wurde vom Arbeitskreis „Durchführung von Verkehrsschauen“ des Arbeitsausschusses „Technische Fragen der Verkehrsordnung“ (Leiter: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier, Dresden) erarbeitet. Diese überarbeitete und erweiterte Ausgabe wurde intensiv beraten und mit Praxishinweisen ergänzt. Die vorliegende Version ist auf den aktuellen Stand von Straßenverkehrs-Ordnung und Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zum Zeitpunkt der Herausgabe (April 2013) abgestimmt. Das „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (M DV), Ausgabe 2013, ersetzt die Ausgabe 2007.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen jeweils nur eine Form verwendet, in der Regel die männliche. Diese Begriffe schließen selbstverständlich die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorwort	5
1 Grundlagen	6
1.1 Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen	6
1.1.1 Prinzipien der Straßenausstattung	6
1.1.2 Europäische und nationale Rahmenvorschriften	7
1.1.3 Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht ...	8
1.1.4 Häufigkeit von Kontrollen	9
1.2 Aufgaben und Turnus von Verkehrsschauen	10
1.3 Abgrenzung zu anderen Aufgaben der Verkehrs- sicherheitsarbeit	12
2 Regel-Verkehrsschau	13
2.1 Aufgaben	13
2.2 Hinweise zur Durchführung	15
2.3 Organisation	20
2.3.1 Turnus	20
2.3.2 Teilnehmende	21
2.3.3 Vorplanung und Einladung	22
2.3.4 Durchführung	23
2.4 Arbeitshilfen	24
2.5 Protokoll	25
2.6 Umsetzungskontrolle	26
3 Thematische Verkehrsschauen	26
3.1 Nachtverkehrsschau	26
3.2 Bahnübergangsschau	27
3.3 Wegweisungsschau	28
4 Verkehrsschauen aus besonderem Anlass	29
5 Qualifizierung	31
6 Ergänzende Hinweise	32
6.1 Ausgewählte Rechtsprechung zum Verkehrsrecht	32
6.2 Elektronische „Arbeitshilfe Verkehrsschau“	34

Anhang	36
Beispiel 1: Auszug eines Protokolls einer Regelverkehrsschau aus der elektronischen Arbeitshilfe der UDV	36
Beispiel 2: Protokoll einer Regelverkehrsschau	37
Literaturhinweise, Richtlinien und Verordnungen	38

Vorwort

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 3 sind regelmäßige Verkehrsschauen zur Überprüfung des Zustands und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie zur Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum vorgeschrieben.

Das „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (M DV) hat das Anliegen, die Verkehrsschau als ein zentrales Instrument der vorbeugenden Verkehrssicherheitsarbeit in den Blickpunkt der Verwaltungen zu rücken. Es beschreibt die Aufgaben von Verkehrsschauen und deren Durchführung für alle Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften einschließlich der Bundesautobahnen.

Verkehrsschauen sollen den Verantwortlichen als regelmäßig zu erfüllende Aufgabe bewusst gemacht werden. Gleichzeitig wird der Aufgabenumfang der Verkehrsschau über den Text der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 hinaus beschrieben sowie die Möglichkeit einer zeitlichen Entzerrung vorgestellt. Darstellungen des Umfangs der Aufgabe und der notwendigen Handlungen und Abläufe erleichtern Berufsanfängern den Start; erfahrenen Mitarbeitern können sie zur Überprüfung der Qualität und Effektivität ihres Handelns dienen.

Die vorliegende Neuauflage des M DV verbindet den Text des Merkblatts von 2007 mit Hinweisen für die Praxis und ergänzenden detaillierten Informationen.

Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der StVO-Novelle mit dem Titel „Weniger Verkehrszeichen – Bessere Beschilderung“ zeigt sich die Bedeutung von Verkehrsschauen. Diese sind nicht nur Ausfluss der Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörden, sondern sollen Verkehrszeichen auf das zwingend notwendige Maß reduzieren.

Dies verdeutlicht folgendes Zitat aus der Begründung zur Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (Verkehrsblatt 2013, S. 455 ff. (S. 516)):

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

1 Grundlagen

1.1 Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen

Für einen sicheren Verkehrsablauf ist ein technisch einwandfreier Zustand der Straßen erforderlich.

Unfalluntersuchungen haben gezeigt, dass Mängel in der Gestaltung des Straßenraums sowie an der Ausstattung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu schweren Verkehrsunfällen beitragen können. Im Rahmen ihrer sachlichen Zuständigkeit sind für den Zustand und die Erhaltung der Straßen die jeweiligen Straßenbaulastträger verantwortlich, für die Sicherheit im Verkehrsablauf in erster Linie die Straßenverkehrsbehörden.

Die Verantwortung der Straßenbaulastträger – Verkehrssicherungspflicht – wird durch die §§ 823 und 836 BGB begründet und besagt für den Straßenverkehr sinngemäß, dass derjenige, der auf Straßen, die seiner Verfügung unterstehen, Straßenverkehr zulässt, die Pflicht hat, für einen verkehrssicheren Zustand zu sorgen.

In die Verantwortung der Straßenverkehrsbehörden fällt die Verkehrsregelungspflicht. Diese beschreibt die Aufgabe, den Verkehr durch Verkehrszeichen und -einrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken.

Deshalb sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 3 regelmäßige Verkehrsschauen vorgeschrieben, die von der Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der Straßenbaubehörde und der Polizei zu veranlassen sind.

1.1.1 Prinzipien der Straßenausstattung

Die Geschichte des Straßenwesens ist geprägt von der zunehmenden Verkehrsdichte und der höheren Motorisierung. Dies führt zu einer stärkeren Beanspruchung der Verkehrsteilnehmer. „Überbeschilderung“ wird insbesondere dann zum Problem, wenn die Sicht durch schlechtes Wetter oder ungünstiges Umfeld beeinträchtigt ist, wenn sehr dichter Verkehr die Aufmerksamkeit voll beansprucht oder wenn bei fehlendem Verkehr die Aufmerksamkeit nachlässt und das eigene Verhalten mehr durch den Wunsch, rasch voranzukommen oder durch bauliche Merkmale der Straße als durch die Verkehrsregelung beeinflusst wird. Ältere Personen, Fahranfänger oder Ortsfremde sind besonders beeinträchtigt durch Überfülle und Mängel in der Beschilderung. Der begrenzten physischen Leistungsfähigkeit des Menschen muss im Straßenverkehr durch eine weitgehende Erleichterung der Aufgaben Rechnung getragen werden. Dies bedingt vor allem drei Prinzipien in der Straßenausstattung:

- Es soll möglichst einfach sein, sich richtig zu verhalten. Dazu trägt wesentlich bei, wenn bei regelmäßig auftretenden Fahraufgaben immer die gleichen Informationen an die Fahrzeugführer gegeben werden: z. B. Vorfahrt gewähren, Geschwindigkeit richtig wählen, Fahrlinie bei Kurvenfahrt und Abbiegevorgängen. Dies ist ein wesentlicher Grund für die Standardisierung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wie auch der Verkehrsanlagen.
- Die Informationen aus dem Straßenumfeld und der Straßengestaltung selbst sowie die verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften dürfen sich nicht widersprechen, sondern müssen inhaltlich im Einklang stehen: Daraus ist das Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb formuliert worden. Probleme bei der Interpretation durch Verkehrsteilnehmer sind zu erwarten, wenn die Verkehrsregelung (z. B. Wartepflicht) im Widerspruch zum optischen Eindruck (z. B. durchgehende breite Fahrbahn ohne Unterbrechung) steht. In solchen Fällen soll die Situation entweder durch bauliche Maßnahmen angepasst (z. B. durch Fahrbahnteiler) oder durch verkehrsbehördliche Maßnahmen verbessert werden (z. B. besonders auffällige Verdeutlichung der Wartepflicht durch übergroße Verkehrszeichen).
- Werden Fahrer von einer komplexen Situation überfordert, so treten Unfälle häufiger auf als nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Derartige Unfallhäufungen verlangen entweder nach einer Vereinfachung der Situation (Umgestaltung mit technischen Mitteln) und/oder einer Verstärkung der Informationen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen). Aus der Erfahrung mit Abhilfemaßnahmen bei solchen Unfallhäufungen können Grundsätze einer Notwendigkeit verstärkter Straßenausstattung in bestimmten Fällen abgeleitet werden.

1.1.2 Europäische und nationale Rahmenvorschriften

Die Verkehrsschau ist ein Bestandteil des Systems von rechtlich verbindlichen Verfahren der Verkehrssicherheit, wie sie in der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 19. Dezember 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (EU-RL) für das europäische Fernstraßennetz gefordert werden. Diese EU-RL wurde mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 26/2010 des BMVBS in nationales Recht umgesetzt und nennt unter Punkt d) Sicherheitsprüfungen die Verkehrsschau. Sie allein deckt allerdings nicht alle zur Kontrolle der sicheren Straßengestaltung erforderlichen Aufgaben ab. Voraussetzung für ein wirksames Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement ist vielmehr die regelmäßige und sachgerechte Anwendung von Methoden, deren Ergebnisse bei Planung, Bau und Betrieb sowie der Entscheidung über die Verwendung zur Verfügung stehender Haushaltsmittel angemessen berücksichtigt werden sollen. Derartige Methoden, die als Bestandteil eines Straßenverkehrsinfrastruktur-

tur-Sicherheitsmanagements auch im Sinne der EU-RL geeignet sind, werden in Deutschland bereits praktiziert. Im Einzelnen sind dies:

- Methoden zur Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit,
- das Straßenverkehrssicherheitsaudit gemäß den „[Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen](#)“ (ESAS),
- die Sicherheitseinstufung und das -management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes nach den „[Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen](#)“ (ESN) und die Örtliche Unfalluntersuchung durch die Unfallkommissionen gemäß Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 44 sowie
- die Sicherheitsüberprüfung, zu der die Streckenkontrollen gemäß ARS 28/2010 gehören und in die weitere Methoden, z. B. die Zustandserfassung und -bewertung oder die Verkehrsschau gemäß VwV-StVO zu § 45 StVO integriert werden können.

Im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise wird im ARS 28/2010 empfohlen, dieses Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch für die im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltungen der Landkreise und Kommunen liegenden Straßen einzuführen.

1.1.3 Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers ist eine Amtspflicht und besteht darin, den Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren zu schützen, die ihm bei zweckentsprechender Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen aus deren Zustand entstehen können. Sie ist gesetzlich nicht geregelt, sondern wurde aus der Rechtsprechung zu § 823 BGB entwickelt und beruht auf dem Grundsatz, dass derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle schafft oder andauern lässt, auch Vorkehrungen zum Hinweis auf die Gefahr und zur Abwendung der Gefahr schaffen muss.

Die Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörde ist die Amtspflicht, für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu sorgen. Die Regelungen für den Verkehr sind so zu ergänzen, dass sie ihrem Zweck gerecht werden, den Verkehr zu erleichtern und Verkehrsgefahren zu verhüten.

Das unterlassene Aufstellen eines zur Gefahrenabwehr notwendigen Verkehrszeichens verletzt sowohl die Verkehrssicherungspflicht als auch die Verkehrsregelungspflicht. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass nicht alle erdenklichen Sicherungen gegen jedwede Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfolgen können. Insbesondere in Fällen, in denen ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr rechtzeitig erkennen und sich auf sie einrichten kann, bedarf es keiner besonderen Sicherung durch Verkehrszeichen. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine

gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden generelle Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt (z. B. Verhalten bei ungünstiger oder mangelnder Sicht, Verhalten bei Regen oder Gefahr von Glatteis).

Die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht muss sich daran orientieren, nicht zwingend erforderliche Verkehrszeichen zu vermeiden und den vorhandenen Schilderbestand zu reduzieren, denn zu viele Verkehrszeichen führen zu

- einer allgemeinen Überforderung,
- einer Ablenkung der Verkehrsteilnehmer,
- Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften,
- einer unerwünschten Abwertung der gesetzlichen Verhaltensvorschriften im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer

und mindern die Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation. Ein Übermaß an Beschilderung führt aber zu einer Abstumpfung in der Befolgung, da Verkehrsteilnehmer an sehr hohe Informationsdichte gewöhnt und gegenüber „einfacher Ausstattung“ weniger empfindlich werden.

Eine Verkehrszeichenreduzierung im Sinne des Abbaus nicht zwingend erforderlicher und damit entbehrlicher Zeichen dient vor allem der Verkehrssicherheit. Die vom Gesetzgeber geforderte stärkere Eigenverantwortung muss demzufolge auch im Rahmen von Verkehrsschauen durch den Abbau vorhandener Beschilderungen und Markierungen ermöglicht und gefördert werden.

1.1.4 Häufigkeit von Kontrollen

Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht orientieren sich an der Art des zulässigen Verkehrs auf einer Straße, also an der Zweckbestimmung, insbesondere der Widmung der Straße. Die Verkehrssicherungspflicht betrifft somit die Flächen und Räume für alle motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr und erstreckt sich über die Fahrbahn hinaus auch auf das Lichtraumprofil und die Bankette.

Ein Verkehrsteilnehmer muss die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm darbietet und seine Fahrweise darauf einstellen. Er ist lediglich vor schwer erkennbaren Gefahren zu schützen. Gefährlich sind Straßenstellen, die nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und deshalb zum Unfall führen können, auch wenn der Verkehrsteilnehmer sich entsprechend vorsichtig verhält.

Der verkehrssicherungspflichtige Straßenbaulastträger muss deshalb die Straße regelmäßig beobachten und in angemessenen Zeitabständen begehen oder befahren, um etwa entstandene Schäden und Gefahren zu erkennen (Streckenkontrolle). Die Häufigkeit der Überwachung richtet sich nach der Verkehrsbedeutung der Straße und ihrem Gefahrenpotenzial, auch besondere Witterungsverhältnisse oder Veranstaltungen sind zu berücksichtigen.

Auch für die Verkehrsregelungspflicht gilt die Pflicht der örtlichen Überprüfung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde in angemessenen Zeitabständen (Verkehrsschau).

Die Verkehrsregelungspflicht und damit die Befugnis und Pflicht, Anordnungen durch Verkehrszeichen zu treffen, besteht dabei nicht nur auf gewidmeten Straßen im Sinne des Straßenrechts, sondern auf allen Flächen, die bewusst oder geduldet einem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen.

Der Text der VwV-StVO hierzu lautet (Rn 56 der VwV-StVO zu § 45):

„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 einem guten Zustand befinden, dass die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich verbessern lässt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanen 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.“

1.2 Aufgaben und Turnus von Verkehrsschauen

Gegenstand der Verkehrsschauen ist vorbeugend die Überprüfung des Zustands und der Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie die Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum. Es ist auch zu überprüfen, ob und auf welche vorhandenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verzichtet werden kann, weil sie nicht oder nicht mehr zwingend erforderlich sind.

Dabei sind Gründe, die zur Aufstellung der Verkehrszeichen geführt haben, insbesondere die Aktivitäten der Unfallkommission aus der Vergangenheit zu beachten.

Bei Verkehrsschauen sind regelmäßige und anlassbezogene Aufgaben zu unterscheiden. Deshalb wird zwischen den in festen Abständen durchzuführenden „Regel-Verkehrsschauen“ und „Thematischen Verkehrsschauen“ (siehe Tabelle 1) sowie den Verkehrsschauen aus besonderem Anlass, für die kein Turnus vorgegeben ist, unterschieden.

Die Verkehrsschau ist auf allen tatsächlich öffentlichen Straßen durchzuführen. Dies sind nicht nur die gewidmeten Straßen im Sinne des Straßenrechts, sondern alle Flächen, die bewusst oder geduldet dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen (siehe auch Rn 2 der VwV-StVO zu § 1).

Nach Rn 57 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 haben die Straßenverkehrsbehörden: „alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht“. Diese gesetzliche Vorgabe ist grundsätzlich einzuhalten. Eine Möglichkeit der zeitlichen Entzerrung ist nach Rn 58 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 möglich, wonach eine Verkehrsschau mit Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde unterbleiben kann. Eine Verlängerung der Zeiten entsprechend den Angaben der Tabelle 1 steht im Einklang mit den Vorgaben der europäischen Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vom 19. November 2008 und ist noch akzeptabel. Sind diese zeitlichen Vorgaben nicht bereits durch die zuständigen obersten Landesbehörden oder höheren Verkehrsbehörden allgemein eingeführt, dann bedarf es zur Anwendung des verlängerten Turnus eines Einzelantrags der Straßenverkehrsbehörde bei der zuständigen höheren Verkehrsbehörde.

Die Tabelle 1 zeigt den – modifizierten – Turnus der verschiedenen Verkehrsschauen. Nach jeweils vier Jahren soll jede Verkehrsfläche einer umfassenden Verkehrsschau unterzogen worden sein. Soweit eine Nachtverkehrsschau als gleichwertig einer Regel-Verkehrsschau angesehen wird, ergibt sich ein Turnus von 4 Jahren für die (Tages-)Regel-Verkehrsschau.

Tabelle 1: Aufgaben und Turnus von Verkehrsschauen

Art der Verkehrsschau	Gegenstand der Überprüfung	Straßenkategorien	Turnus
Regel-Verkehrsschau	Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen, Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenum	Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreis- sowie Hauptverkehrsstraßen	alle 2 Jahre
		alle übrigen Straßen sowie Straßen und Plätze mit tatsächlich öffentlichem Verkehr	alle 4 Jahre
Verkehrsschau bei Dunkelheit (Nachtverkehrsschau)	Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen, Streckenführung, Beleuchtung von Querungsstellen, Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum	Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen	alle 4 Jahre
Bahnübergangsschau	Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Zusammenhang mit schienengleichen Bahnübergängen	alle Straßen	alle 4 Jahre
Wegweisungsschau	Wegweisung	alle Straßen	alle 4 Jahre

Diese zeitlichen Angaben zum Turnus der Regelverkehrsschau in der Tabelle 1 entsprechen nicht den Vorgaben der VwV-StVO. Deren Anwendung setzt daher eine Regelung durch die oberste Landesbehörde voraus.

Darüber hinaus führen die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen von Zeit zu Zeit eigene Verkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen (Rn 59 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3).

1.3 Abgrenzung zu anderen Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrsschau ist ein unverzichtbares Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit.

Ihre Aufgaben sind abzugrenzen von den Aufgaben der Unfallkommission, der Streckenkontrolle und der Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenraum.

Unfallkommissionen

Unfallkommissionen untersuchen Bereiche, in denen sich gleichartige und/oder schwere Unfälle häufen. Diese Aufgabe ist in den Rn 1 ff. der VwV-StVO zu § 44 geregelt. Zur Durchführung wird auf die Erlasse der Länder und das [„Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ \(M Uko\)](#) verwiesen.

Streckenkontrollen/Straßenbegehungen

Streckenkontrollen erfolgen regelmäßig im Rahmen der Aufgaben zur Verkehrssicherungspflicht gemäß Straßengesetzen sowie nach Rn 62 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 5 durch die Straßenbaulastträger.

Der verkehrssicherungspflichtige Straßenbaulastträger muss die Straße regelmäßig beobachten und in angemessenen Zeitabständen begehen oder befahren, um etwa entstandene Schäden und Gefahren zu erkennen. Die Häufigkeit der Überwachung richtet sich nach der Verkehrsbedeutung der Straße und ihrem Gefahrenpotenzial, auch besondere Witterungsverhältnisse oder Veranstaltungen sind zu berücksichtigen.

Zu den vorrangigen Aufgaben der Streckenkontrolle gehört z. B. das Feststellen von

- Schäden im Fahrbahnbereich, Höhenunterschieden zwischen Fahrbahn und Seitenstreifen, unzureichender Funktion der Entwässerungseinrichtungen,
- deutlicher Sichtbarkeit (einschließlich Reflektionsfähigkeit) und Standfestigkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und
- Einschränkungen der Lichtraumprofile sowie der Sichtfelder.

Begehungen betreffen alle Straßen, Wege und Plätze innerorts. Der Beobachtungsumfang entspricht sinngemäß den Befahrungen.

Das Nähere regeln innerdienstliche Weisungen in den Bundesländern.

Sicherung von Arbeitsstellen

Arbeitsstellen im Verkehr werden im Hinblick auf die besonderen Gefahren, die eine Baustelle sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherungs- als auch die Verkehrsregelungspflicht auslösen kann, nach Maßgabe der „[Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen](#)“ (RSA) intensiv überwacht. Neben der Abnahme bei Neueinrichtung sind Arbeitsstellen im weiteren Verlauf stichprobenartig durch die zuständigen Behörden und die Polizei zu überwachen. Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss, für die Nacht und für die Sonn- und Feiertage.

Im Rahmen von Verkehrsschauen erfolgt in der Regel keine Überprüfung von Arbeitsstellen im Hinblick auf die Einhaltung dieser Vorschriften.

2 Regel-Verkehrsschau

2.1 Aufgaben

Gegenstand der Verkehrsschau sind alle Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und die Verkehrseinrichtungen sowie Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum. Dies gilt für alle Straßenbestandteile und Sonderwege, z. B. auch Radverkehrsanlagen und Gehwege.

Dynamische Verkehrszeichen wie Wechselverkehrszeichen, Wechselwegweisungen, sonstige dynamische Verkehrsinformationstafeln, Parkleitsysteme, Einrichtungen zur Routenempfehlung sowie alle weiteren veränderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind ebenso wie die statischen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einzubeziehen.

Zur Regelverkehrsschau gehören im Einzelnen:

Knotenpunkte

Zu überprüfen sind Notwendigkeit, Standort, Zustand, Erkennbarkeit und Widerspruchsfreiheit von

- vofahrtregelnder Beschilderung,
- Fahrtrichtungsbeschilderung und -markierung,
- weiterer Markierung,
- Wegweisung und Straßennamensschildern.

Zu beurteilen sind die Sichtbedingungen der Verkehrsteilnehmer bei Annäherung (ausreichende Sichtdreiecke, kein Parken in Sichtdreiecken) sowie die Sicht auf die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

Lichtzeichenanlagen sind bei der Verkehrsschau zu prüfen im Hinblick auf:

- Standort, Zustand und Erkennbarkeit der Signalgeber,
- Übereinstimmung von Pfeilen in Signalgebern und Fahrstreifenmarkierungen,
- Eindeutigkeit der Vorfahrtsregelung bei Lichtzeichenanlagen außer Betrieb,
- Widerspruchsfreiheit zwischen Pfeilen in Signalgebern und Wegweisungen.

Die Verbesserung/Prüfung der Signalpläne, der einzelnen Signalphasen und weiterer Details ist außerhalb der Verkehrsschau nach den „[Richtlinien für Lichtsignalanlagen](#)“ (RiLSA) durchzuführen.

Streckenabschnitte

Zu überprüfen sind zwingende Notwendigkeit, Standort, Zustand, Erkennbarkeit und Widerspruchsfreiheit von

- geschwindigkeitsregelnden Verkehrszeichen,
- Überholverbote durch Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen,
- übriger Fahrbahnmarkierung.

Zu beurteilen sind auch Erkennbarkeit und Sicht auf Gefahrenstellen. Dazu gehört auch die Überprüfung der Beschilderung und Fahrbahnmarkierung an diesen Stellen.

Fahrbahnränder und Seitenräume

Zu überprüfen sind

- die Seitenräume: gefährliche Hindernisse und Stellen,
- passive Schutz- und Leiteinrichtungen: Sinnhaftigkeit, richtiger Standort (Beginn/Ende), offensichtliche Mängel,
- die Flächen des nichtmotorisierten Verkehrs: Nutzbarkeit, Stolpergefahren.

Tunnel

Ausstattung und Instandhaltung von Tunneln einschließlich der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind in den „[Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln](#)“ (RABT) geregelt.

Die Strecke innerhalb des Tunnels ist Bestandteil des Straßennetzes und daher wird die dortige Verkehrsregelung im Rahmen der Regelverkehrsschau überprüft.

Sonstige Hinweisschilder und Werbetafeln

Verboten ist nach § 33 Abs. 1 StVO das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße und 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.

Waren und Leistungen werden auch dann „auf der Straße“ angeboten, wenn sie neben der Straße angeboten werden, dieses Angebot aber direkt auf die Straße und die Verkehrsteilnehmer dort wirkt.

Innerorts sind nicht amtliche Hinweisschilder und Werbetafeln daraufhin zu prüfen, ob die Verkehrssicherheit durch sie beeinträchtigt werden kann. Dies ist insbesondere der Fall, wenn

- wegen ihrer Farbe, Gestaltung und des Aufstellortes die besondere Gefahr besteht, dass Verkehrszeichen übersehen werden,
- eine Ablenkungswirkung von ihnen ausgeht, die den Straßenverkehr mit hinreichender Wahrscheinlichkeit stören wird und/oder,
- Anzahl und Schriftgröße von Werbeanlagen, die sich an den fließenden Verkehr richten, von den Grundsätzen der „[Richtlinien für die wegweisende Beschilderung](#)“ (RWB) erheblich abweichen.

Außerorts sind nicht amtliche Hinweisschilder und Werbeanlagen nach Maßgabe des Bundesfernstraßengesetzes sowie der Straßen- und Baugesetze der Bundesländer grundsätzlich nicht zugelassen.

Unabhängig vom Vorliegen einer Genehmigung ist zu prüfen, ob die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden kann. Hinweise zur Prüfung geben die „Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht“, deren Grundsätze auch für andere Straßenklassen angewandt werden können.

Bei ohne Genehmigung aufgestellten Hinweisschildern und Werbeanlagen oder der Möglichkeit der Störung der Verkehrssicherheit ist die Entfernung zu veranlassen.

2.2 Hinweise zur Durchführung

Im Rahmen der Verkehrsschau sind alle Verkehrszeichen einschließlich Markierungen auf Folgendes zu überprüfen:

- zwingende Notwendigkeit,
- Zweckmäßigkeit,
- Vereinbarkeit mit den Vorschriften von StVO und VwV-StVO,
- Erkennbarkeit/Begreifbarkeit,
- Zustand.

Zur Überprüfung der zwingenden Notwendigkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen werden im Folgenden Anregungen zusammengestellt.

Priorität für Verkehrszeichen im fließenden Verkehr:

Verkehrszeichen, die sich an den fließenden Verkehr richten, gehen solchen, die sich an den ruhenden Verkehr richten, vor, das heißt sie müssen besonders auffallen.

Beidseitige Aufstellung von Verkehrszeichen reduzieren:

Verkehrszeichen werden häufig auf beiden Seiten der Straße oder über Kopf angebracht, nur um die Beachtung durch den Kraftfahrer zu steigern. Dies ist auf solche Fälle zu beschränken, in denen eine mehrfache Anbringung des Verkehrszeichens im gleichen Querschnitt aus Sicherheitsgründen zwingend geboten ist.

Periodische Kontrolle älterer Anordnungen:

In vielen Fällen trifft man im Straßenraum auf Zeichen, die aufgrund der Änderung der Verkehrssituation keine Bedeutung mehr haben bzw. bei denen der Grund der Anordnung entfallen ist.

Überprüfung ausgewählter Verkehrszeichen:

Vielfach werden einzelne Verkehrszeichen zu häufig und zu dicht zum Teil auch mit wechselnden Angaben aufgestellt. Dies gilt sowohl für geschwindigkeitsbeschränkende Verbotsschilder als auch für kleinteilige Anordnungen zum ruhenden Verkehr. Die Akzeptanz und Verständlichkeit, vor allem von Geschwindigkeitsregelungen, wird durch Stetigkeit gefördert.

Überprüfung von Verkehrszeichenkombinationen:

Häufig werden Verkehrszeichen kombiniert, ohne dass dafür eine zwingende Notwendigkeit besteht, zum Beispiel

- bei der Addition ähnlich wirkender Verbote
(Geschwindigkeitsbeschränkung + Überholverbot und Zeichen 295 oder Zeichen 276)
- bei der Kombination von Gefahrzeichen mit Verboten
(Gefahrzeichen „Kinder“ + Geschwindigkeitsbeschränkung).

Überprüfung von Doppelregelungen:

Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt erst recht für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird (Rn 2 der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).

Beispiele sind die nur fahrstreifenbezogene Anbringung von Zeichen 209 bis 214 – Vorgeschriebene Fahrtrichtung – wenn gleichzeitig Fahrtrichtungspfeile auf der Fahrbahn oder Pfeile in Lichtzeichen die vorgeschriebene Fahrtrichtung anordnen (Rn 3 der VwV-StVO zu Zeichen 209 bis 214), außerdem Zeichen 283 StVO in Verbindung mit Zeichen 297 (Pfeilmarkierungen).

Bei der Regelung alleine durch Markierungen muss überprüft werden, ob die Situation auch bei Regen (Ausschluss von Phantom-Markierungen) und Schnee eindeutig ist.

Überprüfung von Gefahrzeichen:

Der Grundsatz, dass nur auf eine Gefahr hinzuweisen ist, die Verkehrsteilnehmer auch bei aufmerksamer Beobachtung nicht erkennen können, wird wenig beachtet. Vielmehr wird so umfassend und vorsorglich auf vielfältige Gefahren hingewiesen, dass die Beachtung wirklich relevanter Gefahrenzeichen erschwert wird. Nur an nicht erkennbaren Gefahrenstellen ist zu prüfen, welche Maßnahme hier angezeigt ist. Insbesondere in Tempo-30-Zonen sind Gefahrzeichen neben weiteren Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsprechend § 45 Abs 1c StVO in der Regel entbehrlich und dann unzulässig.

Außerdem ist seit dem Neuerlass der StVO 2013 bei allen Gefahrzeichen zu beachten, dass sie nach § 40 Abs. 1 StVO „insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit“ mahnen. Deshalb erübrigen sich Gefahrzeichen und sind folglich auch dort unzulässig, wo eine Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf die bevorstehende Gefahrensituation bei Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht zwingend erforderlich ist. Die Beachtung dieser gesetzlichen Anforderung stärkt den Verkehrssicherheitsnutzen der an anderen Stellen notwendigen Gefahrzeichen.

Abbau privater Hinweisschilder:

Wegen § 33 Abs. 2 StVO kann die Entfernung privater Verkehrszeichen oder -einrichtungen angeordnet werden, wenn sie amtlichen Verkehrszeichen gleichen oder mit ihnen verwechselt werden können.

Sie sind nach der jeweiligen landesrechtlichen Vorschrift zu beseitigen, wenn sie die Sicht auf Verkehrszeichen verdecken oder in anderer Weise die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen.

Hinweisschilder zu Firmen und private Wegweiser lassen sich in vielen Fällen durch die Bezeichnung eines Gewerbegebietes zusammenfassen. Auch durch die deutlich erkennbare Aufstellung von Straßennamenschildern lassen sich private Hinweisschilder vermeiden. Empfohlen werden Initiativen, um mit den Kammern und Gewerbetreibenden ein gemeinsames Konzept für private Wegweisung zu entwickeln.

Nutzung von Zonenregelungen:

Durch Zonenregelungen kann innerhalb dieser Gebiete die Beschilderung vereinfacht bzw. auf Verkehrszeichen weitgehend verzichtet werden.

Ausdünnung von Haltverboten:

Haltverbote und eingeschränkte Haltverbote, zum Teil mit Zusatzzeichen, werden vielfach wiederholt, um dem Kraftfahrer die rechtliche Situation einfacher verdeutlichen zu können. Die Abstände lassen sich vergrößern, an Einmündungen und Kreuzungen können die Zeichen für das Ende der Regelung entfallen. Dies gilt selbst dann, wenn Halte- und Parkverbote mit Pfeilen verwendet wurden (Rn 2 der VwV-StVO zu Zeichen 283 und 286).

Streckenverbote, die einen örtlich beschränkten und sichtbaren Anlass haben, der von den Kraftfahrern nachvollzogen werden kann, müssen nicht aufgehoben werden. Dies gilt sinngemäß für Streckenverbote, die mit den Zusatzzeichen mit Angabe der Länge der Verbotsstrecke versehen sind.

Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts:

Anzustreben ist die Harmonisierung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, wenn diese in kurzer oder unstetiger Folge angeordnet sind.

Verkehrseinrichtungen in Tempo 30-Zonen:

Wo Verengungen und Verschwenkungen eine niedrige Geschwindigkeit nahelegen, sind zusätzliche Leitbaken, Pfeilbaken, Leitplatten, Leitmale oder Richtungstafeln – als typische Verkehrseinrichtungen für das übrige Straßennetz, das dem schnelleren Verkehr dient – in der Regel entbehrlich und dann unzulässig. An Querungsstellen sind Leitplatten (Zeichen 626 StVO) und Zeichen 222 StVO entbehrlich und gegebenenfalls zu entfernen.

Weitere Hinweise:

Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote auch mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“) müssen mit der Widmung der Straße übereinstimmen. Bei dauerhaft geplanten Verkehrsbeschränkungen ist bei der zuständigen Behörde eine Änderung der straßenrechtlichen Widmung anzuregen (Rn 45a der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e).

Die zum 1. September 2009 erlassene VwV-StVO hat in vielen Fällen die Voraussetzungen für das Aufstellen von Verkehrszeichen verschärft. Vorhandene Verkehrszeichen müssen den geltenden Vorgaben entsprechen und sind zu überprüfen. Beispiele sind:

Zu Zeichen 136 Kinder

Das Zeichen darf nur angeordnet werden, wo die Gefahr besteht, dass Kinder häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen und eine technische Sicherung nicht möglich ist. Die Anordnung des Zeichens ist in Tempo 30-Zonen in der Regel nicht erforderlich und dann unzulässig.

Zu Zeichen 142 Wildwechsel

Das Zeichen darf nur für Straßen mit schnellem Verkehr für bestimmte Streckenabschnitte angeordnet werden, in denen Wild häufig über die Fahrbahn wechselt. Auf Straßen mit Wildschutzzäunen ist das Zeichen entbehrlich und dann unzulässig.

Zu Zeichen 239 Gehweg

Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

Zu Zeichen 240 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.

Zu Zeichen 241 Getrennter Geh- und Radweg

Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann.

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Die Vorgaben für die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die stufenweise Herabsetzung der Geschwindigkeit, insbesondere vor dem Beginn geschlossener Ortschaften, wurden neu gefasst (siehe VwV-StVO zu Zeichen 274). Eine Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf höchstens 70 km/h kommt grundsätzlich nur auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) in Betracht, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger sind Abbiegestreifen erforderlich.

Zu Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich

Ein verkehrsberuhigter Bereich kommt nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht.

Zu Zeichen 340 Leitlinie

Wird Zeichen 340 als Schutzstreifen für Radfahrer verwendet, ist die Leitlinie auf vorfahrtberechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen als Radverkehrsführung fortzusetzen. Die Notwendigkeit von Haltverboten im Zusammenhang mit dem Schutzstreifen ist zu überprüfen.

2.3 Organisation

2.3.1 Turnus

Regel-Verkehrsschauen sind auf Hauptverkehrsstraßen und auf Bundes-, Landes-, Staats- und Kreisstraßen sowie Bundesautobahnen alle 2 Jahre erforderlich. Auf den übrigen Gemeindestraßen und Nebenstraßen sind spätestens alle 4 Jahre Verkehrsschauen erforderlich. Die Tabelle 2 zeigt einen derartigen Turnus.

Tabelle 2: Turnus der Verkehrsschauen

Art der Verkehrsschau	Straßenart und Turnus	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	5. Jahr	6. Jahr	7. Jahr	8. Jahr
Regelverkehrsschau	übrige Straßen alle 4 Jahre		X				X		
	Hauptverkehrsstraßen alle 2 Jahre	X		X ^{*)}		X		X ^{*)}	
Nachtverkehrsschau	alle 4 Jahre			X				X	
Bahnübergangsschau	alle 4 Jahre		X				X		
Wegweisungsschau	alle 4 Jahre				X				X

^{*)} Wenn in Teilen des Straßennetzes eine Nachtverkehrsschau durchgeführt wurde und diese wesentliche Elemente einer Regel-Verkehrsschau enthalten hat, kann nach Einvernehmen aller Beteiligten für diese Straßen eine Regelverkehrsschau unterbleiben.

Die Verkehrsschau muss ein Bestandteil des laufenden Dienstbetriebes werden, um damit eine kontinuierliche Pflege und Überprüfung des Straßenraums zu erreichen. Eine Durchführung der Verkehrsschau in größeren Abständen als im M DV vorgesehen wird ihrem Anliegen und ihrer Bedeutung nicht gerecht.

Deshalb sollten Verkehrsschauen regelmäßig für Teilbereiche des Straßennetzes durchgeführt werden (s. Bild 1).

Dieses Vorgehen soll so organisiert werden, dass jede Strecke und jeder Knotenpunkt sowie alle sonstigen Flächen in den vorgeschriebenen Fristen überprüft werden. Ein Beispiel für eine 4-Jahresplanung ist in der Tabelle 3 dargestellt.



Bild 1: Einteilung des Straßennetzes in Teilbereiche

Tabelle 3: 4-Jahresplanung einer Regelverkehrsschau eines Straßennetzes (4 Teilbereiche)

Art der Verkehrsschau	Straßenkategorien	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr
Regelverkehrsschau	Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen	A+B	C+D	A+B	C+D
	alle übrigen Straßen sowie Straßen und Plätze mit tatsächlich öffentlichem Verkehr	A	B	C	D

2.3.2 Teilnehmende

Unter Federführung der Straßenverkehrsbehörde nehmen an einer Verkehrsschau Vertreter der Straßenbaulastträger und der Polizei teil:

- Seitens des Straßenbaulastträgers sollten ein technischer Mitarbeiter aus dem Bereich Straßenbau und -betrieb und der jeweils zuständige Straßenmeister teilnehmen.
- Die Polizei kann bis zu zwei Vertreter entsenden: Einen Zuständigen für den bereisten Bezirk und gegebenenfalls einen Verkehrssachbearbeiter.

Außerdem kann sich die Beteiligung eines ortsfremden Sachkundigen empfehlen. Die optimale Teilnehmerzahl einer Verkehrsschau liegt bei 5. Aus Gründen der Effizienz und Praktikabilität sollten nicht mehr als 8 Personen teilnehmen.

Wichtig ist, dass die Behördenvertreter über die erforderlichen Fach- und Ortskenntnisse sowie über die Möglichkeiten zur Durchsetzung der Maßnahmevorschläge verfügen. Wo zusätzlich spezielle Fachkenntnisse benötigt werden, z. B. zu lichttechnischen Eigenschaften von Verkehrszeichen, wird die Hinzuziehung von Fachkräften empfohlen.

Es ist nachteilig, wenn an der Verkehrsschau zu viele Personen beteiligt sind. Die Durchführung von Verkehrsschauen durch Befahrung in einem großen Bus, um alle Beteiligten und zusätzlich politische Vertreter zu befördern, ist nicht zielführend, denn eine fachgerechte Beurteilung kann (z. B. wegen schlechter Sichtbedingungen) nicht stattfinden. Die Beteiligten sind nicht gleichermaßen sachkundig und vorbereitet und logistisch wird das Instrumentarium so schwerfällig, dass die Aufgaben in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht abgearbeitet werden können.

2.3.3 Vorplanung und Einladung

Die Straßenverkehrsbehörde lädt schriftlich zur Verkehrsschau ein, wobei rechtzeitig (in der Regel mindestens vier Wochen) vorher alle notwendigen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden:

- Zeitplan für den Ablauf,
- geplante Route,
- gegebenenfalls Benennung von Problembereichen.

Die 4-Jahresplanung, die die im Rahmen der Verkehrsschau notwendigen Arbeiten zeitlich und örtlich staffelt, soll so mit konkreten örtlichen Angaben untersetzt sein, dass sie als Zeit- und Arbeitsplanung für alle beteiligten Behörden dienen kann und die persönliche Vorbereitung auf die Verkehrsschau hierdurch begünstigt wird.

Empfehlenswert ist es, Termine nicht einzeln mit Polizei und Straßenbaulastträger zu vereinbaren, sondern regelmäßig freizuhalten (z. B. „Jeden 1. Mittwoch im Monat von 9.00 bis 16.00 Uhr.“).

Eine Streckenkontrolle und die Behebung der dort festgestellten Beanstandungen sollte auf der geplanten Route vor dem Termin der Verkehrsschau durchgeführt werden; denn viele Arbeiten, die heute in Verkehrsschauen durchgeführt werden, gehören zur Streckenkontrolle und können durch den Baulastträger allein erledigt werden.

Nach Rn 62 der VwV-StVO zu § 45 gehört dazu das Freihalten von Sichträumen an Knotenpunkten, das Freischneiden von Verkehrszeichen, die durch Büsche verdeckt sind oder schief stehen oder das Säubern beschmutzter und beklebter Verkehrszeichen. Hinzu kommt die Überwachung und Entfernung von nicht amtlichen Hinweisschildern außerhalb der Ortsdurchfahrten.

2.3.4 Durchführung

Nicht sinnvoll ist die Durchführung an aufeinanderfolgenden Tagen; darunter leidet die Vor- und Nachbereitung.

Als Transportmittel ist wegen der guten Sichtbedingungen, direkter Kommunikationsmöglichkeit und dem Platzbedarf aufgrund der Teilnehmerzahl ein Kleinbus gut geeignet.

Vor Beginn der Verkehrsschau sollte eine kurze Vorbesprechung stattfinden.

Alle Straßen sollen in beiden Richtungen befahren werden. Die einmündenden/kreuzenden Straßen sind bei den regelmäßig durchzuführenden Verkehrsschauen bis zu den Standorten der Vorwegweiser einzubeziehen. Fehlen solche, sind außerorts bis etwa 200 m, innerorts bis etwa 50 m zu betrachten. Innerorts empfiehlt es sich, an den Knotenpunkten auszusteigen und einmündende/kreuzende Straßen zu Fuß zu begehen.

Um die Kreuzungen und Einmündungen bei einer Verkehrsschau richtig beurteilen zu können, wird vorgeschlagen, anhand der nachfolgenden Skizzen die Begehung bzw. Befahrung durchzuführen (Bild 2).

Die Teilnehmer von Verkehrsschauen sollen zur eigenen Sicherheit Warnkleidung nach DIN EN 471 tragen.

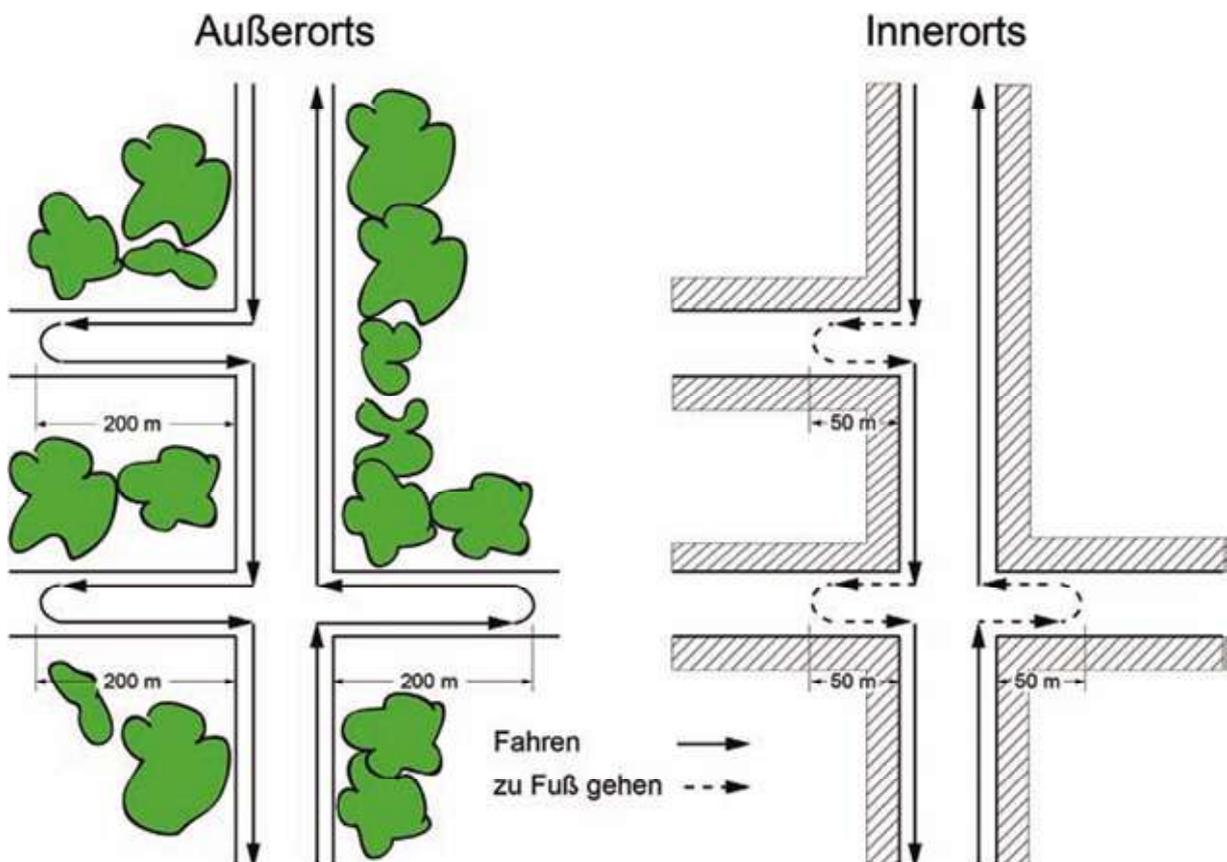


Bild 2: Bei Verkehrsschauen einzubeziehende einmündende bzw. kreuzende Straßen

2.4 Arbeitshilfen

Folgende Hilfsmittel werden empfohlen:

- StVO mit VwV-StVO,
- Katalog der Verkehrszeichen,
- einschlägige Regelwerke (z. B. [RMS](#), [RWB](#), [RWBA](#)),
- Maßband/Messrad, Kreide, Spraydose,
- Straßenkarten, Stadtpläne,
- Diktiergerät, Schreibwerkzeug,
- Digitalkamera,
- Notebook.

Die Behörde, die nach Landesrecht Straßenverkehrsunfälle für die Tätigkeit der Unfallkommissionen erfasst und auswertet, soll der Straßenverkehrsbehörde die Informationen auch für die Planung und Durchführung der Verkehrsschauen zukommen lassen. Wenn auch die Behandlung von Unfallhäufungen nicht Gegenstand der Verkehrsschau ist, kann dies für Entscheidungen, z. B. über das Entfernen oder Belassen von Verkehrszeichen, hilfreich sein. Hilfreiches Wissen für die Verkehrsschau kann auch aus den Ergebnissen von Verkehrskontrollen, insbesondere Geschwindigkeitskontrollen, gewonnen werden.

Elektronische Arbeitshilfe Verkehrsschau

Elektronische Arbeitshilfen zur Planung, Durchführung und Dokumentation der Verkehrsschau erleichtern viele Arbeitsprozesse.

Durch die regelmäßige Anwendung einer solchen elektronischen Hilfe werden Aufbau und Pflege eines Verkehrszeichenkatasters unterstützt.

Für ihre Aufgaben bedarf die Straßenverkehrsbehörde ohnehin einer Dokumentation, die Überblick über die im Einzelnen vorhandene Beschilderung gibt.

Behörden, die nicht über eine eigene elektronische Arbeitshilfe zur Durchführung von Verkehrsschauen verfügen, finden im Anhang eine Information.

Empfehlungen zum Aufbau eines Verkehrszeichenkatasters

Die einzelne Anordnung der Aufstellung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen – mit genauer Beschreibung und Standort – ist durch die Straßenverkehrsbehörde zu dokumentieren und aufzubewahren (siehe dazu auch die [„Hinweise für die Inventarisierung der Beschilderung und Markierung an Straßen“](#)). Dies dient folgenden Zwecken:

- Beweis über die von der Straßenverkehrsbehörde angeordneten Verkehrszeichen, z. B. für Gerichtsverfahren in Zusammenhang mit Unfällen. Solche Gerichtsverfahren finden oft erst mehrere Jahre nach dem Unfall statt. Auch Unterlagen zu mobilen Baustellenbeschilderungen sollen entsprechend lange aufbewahrt werden.

- Beweis über die von der Straßenverkehrsbehörde angeordneten Verkehrszeichen, z. B. im Hinblick auf Ordnungswidrigkeitenverfahren.
- Grundlage für ergänzende, verkehrliche Regelungen, insbesondere zur Beschilderung von Baustellen.
- Erfassung des Vermögens der Kommune im Hinblick auf die doppelte Buchführung in der öffentlichen Verwaltung „Doppik“: Verkehrszeichen gehören zum Vermögen der Kommune.
- Erfassung von Aufstelldatum/Alter der Verkehrszeichen: Verkehrszeichen haben eine beschränkte „Lebensdauer“ – ihre Verwendbarkeit und Wirkung, insbesondere die Reflexionseigenschaften von Verkehrszeichen, die sich an den fließenden Verkehr richten, sind zu kontrollieren. Eine leicht abrufbare Dokumentation, die auch in der Lage ist, nach dem Aufstelldatum von Verkehrszeichen zu sortieren, erleichtert dem Straßenbaulastträger diese Kontrolle und seine Haushaltsplanung.

Optimal zur Dokumentation ist ein (digitales) Verkehrszeichenkataster, das einen Kartenüberblick über die angeordneten Verkehrszeichen gibt und – wenn möglich – auch Markierungen erfasst und das gleichzeitig den (digitalen) Zugriff auf die zugrundeliegenden Anordnungen, die Widmung der Straße und eventuell Sondernutzungen erlaubt.

2.5 Protokoll

Über die Verkehrsschau ist nach Rn 57 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 durch die Straßenverkehrsbehörde eine Niederschrift zu fertigen. Empfohlen wird ein Ergebnisprotokoll, das schon während der Fahrt zwischen den Teilnehmern abgestimmt werden sollte.

Das Protokoll enthält:

- Art der Verkehrsschau und Fahrtroute,
- Beginn und Ende der Verkehrsschau,
- Teilnehmerliste,
- zu jedem behandelten Mangel:
 - genaue Ortsangaben,
 - den festgestellten Befund,
 - Anordnung/Beschlüsse mit Begründung,
 - die für die Durchführung der Maßnahme verantwortliche Stelle,
 - abweichende Auffassungen und weiterer Klärungsbedarf (mit Terminsetzung).

Das Protokoll kann für die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Sammelanordnung aufgebaut werden, sollte dann aber für die Dokumentation den einzelnen Verkehrszeichen zugeordnet werden.

Beispiele von Protokollen können dem Anhang entnommen werden.

2.6 Umsetzungskontrolle

Die Vollzugsmeldungen über die Umsetzung der Anordnungen sind vom Straßenbaulastträger unaufgefordert der Straßenverkehrsbehörde zuzuleiten. Es empfiehlt sich, bereits im Protokoll der Verkehrsschau einen Termin festzulegen.

Die Überprüfung der Umsetzung von verkehrsbehördlichen Anordnungen ist Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers. Sie soll sicher stellen, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen korrekt aufgestellt und die Anordnungen jeweils sinnvoll umgesetzt wurden.

Die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle sollte sich regelmäßig über den Stand der Durchführung der Verkehrsschauen unterrichten lassen.

3 Thematische Verkehrsschauen

Verkehrsschauen, die sich besonderen Themenschwerpunkten zuwenden, werden in Abgrenzung zur Regel-Verkehrsschau „Thematische Verkehrsschauen“ genannt. Dies sind die

- Nachtverkehrsschau,
- Bahnübergangsschau,
- Wegweisungsschau.

Auch für thematische Verkehrsschauen gelten die vorstehenden Ausführungen zur Regel-Verkehrsschau, vor allem im Hinblick auf Einladung, Planung, Unterlagen und Niederschrift, ergänzt um die nachfolgenden Einzelhinweise.

3.1 Nachtverkehrsschau

Nachtverkehrsschauen sind auf Hauptverkehrsstraßen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen sowie Bundesautobahnen erforderlich. Sie dienen vorrangig der Überprüfung und Erkennung von Gefahrenstellen bei Dunkelheit, die bei Tag unproblematisch erscheinen, aber bei Nacht nicht zu erkennen sind.

Die Prüfung der deutlichen Sichtbarkeit von Verkehrszeichen (einschließlich Fahrbahnmarkierungen) und Verkehrseinrichtungen sowie der Streckenführung ist bei Dunkelheit erforderlich. Dazu gehört die Prüfung einer möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch Lichtquellen des Straßenumfelds und innerorts die Prüfung einer ausreichenden Beleuchtung der Fußgängerüberwege. Andere Mängel der Beleuchtung sind der Kommune anzuzeigen.

Nach der Rn 21 der VwV-StVO zu den §§ 39–43 müssen Verkehrszeichen, ausgenommen solche für den ruhenden Verkehr, rückstrahlend oder von außen oder innen beleuchtet sein. Das gilt auch für Verkehrseinrichtungen nach § 43 Abs. 3 Anlage 4 StVO und Zusatzzeichen sowie wegen der Rn 50 der VwV-StVO § 39 Abs. 4 auch für Markierungen, soweit sie für den fließenden Verkehr gelten.

Die visuelle Qualität von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen soll bei Tageslicht, bei Dunkelheit und unter widrigen Witterungsbedingungen gewährleistet sein. Unter der visuellen Qualität eines Verkehrszeichens werden dessen Wahrnehmbarkeit, Auffälligkeit, Erkennbarkeit und Lesbarkeit verstanden. Bestehen Zweifel, ob die visuelle Qualität der Verkehrszeichen auch in der Nacht ausreichend ist, so ist zu überlegen, ob ein höheres Qualitätsniveau angeregt oder angeordnet werden soll. Rückstrahlwerte von Verkehrszeichen können nur bei einer Nachtverkehrsschau geprüft werden.

In strittigen Fällen kann ergänzend eine messtechnische Erfassung lichttechnischer Kenngrößen zweckmäßig sein (siehe [„Merkblatt zur Qualitätssicherung von dauerhaft verwendeten Verkehrsschildern“ \(M QVS\)](#)).

Eine Bewertung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist bei trockener Witterung und immer aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. Bei der Betrachtung aus der Sicht des Kfz-Führers ist es zweckmäßig, möglichst nahe der zulässigen Geschwindigkeit und mit Abblendlicht zu fahren. Jedes Verkehrszeichen soll auf so große Entfernung hin sichtbar sein, dass eine ausreichend lange Zeit zur Informationsaufnahme gewährleistet ist.

Mit einer kontinuierlichen flächendeckenden Kontrolle der visuellen Qualität des Verkehrszeichenbestandes, gegebenenfalls ergänzend durch den Einsatz von Messgeräten und Messsystemen sowie den Austausch der nicht mehr funktionstüchtigen Schilder können Defizite aufgrund einer Überalterung der Beschilderung verhindert werden.

Fußgängerüberwegen und anderen Stellen mit häufigen Fußgänger- oder Radfahrerquerungen soll besonderes Augenmerk gewidmet werden.

Zu Fragen der Erkennbarkeit der Fußgänger bei Dunkelheit an Fußgängerüberwegen und der Beleuchtungsverpflichtung durch den Straßenbaulastträger wird auf Rn 15 der VwV-StVO zu § 26 sowie die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ) hingewiesen.

3.2 Bahnübergangsschau

Verkehrsschauen an Bahnübergängen (nachfolgend Bahnübergangsschauen genannt) dienen der gemeinsamen Beurteilung der Gestaltung und Sicherung bestehender Bahnübergänge durch die Kreuzungsbeteiligten und die zuständigen Behörden.

Regelmäßige Bahnübergangsschauen der für die Sicherung von schienengleichen Bahnübergängen wichtigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind erforderlich.

Die Häufigkeit richtet sich nach der VwV-StVO oder besonderer Anweisung der zuständigen Behörden und dem vorliegenden Merkblatt. Darüber hinaus soll eine Sonderverkehrsschau durchgeführt werden, wenn dies ein Kreuzungsbeteiligter für erforderlich hält oder wenn es Ereignisse gibt, die eine Überprüfung der Sicherheit erfordern (zum Beispiel Unfälle).

Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen (Betreiber der Schieneninfrastruktur), für andere Schienenbahnen die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen (Rn 57 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3).

Alles Nähere regelt der „Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“.

3.3 Wegweisungsschau

Die Wegweisung ist insbesondere darauf zu prüfen, ob sie den Anforderungen an die Erforderlichkeit, Erkennbarkeit, Lesbarkeit und Kontinuität genügt, ob sie begreifbar, leicht verständlich und eindeutig ist sowie einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf gewährleistet.

Die Wegweisung soll lückenlos zum Ziel führen (Kontinuitätsprinzip), gut erkennbar und nicht durch zu viele Ziele überfrachtet sein. Die Kontinuität soll am Plan und die Ausführung bzw. Qualität der Verkehrszeichen an Ort und Stelle überprüft werden.

Bei Verkehrsschauen wird häufig festgestellt, dass zu viele Ziele in der Wegweisung vorhanden sind. Die Wegweisung richtet sich auf Autobahnen nach den „[Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen](#)“ (RWBA). Auf Straßen außerhalb des Autobahnnetzes gelten die „[Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen](#)“ (RWB).

Nach den [RWB](#) dürfen auf dem Sekundärnetz

- maximal 10 Ziele in maximal 10 Zeilen und
- pro Fahrtrichtung nicht mehr als 4 Ziele (4 Zeilen) stehen.
- zwei Symbole zählen als ein Ziel.

Dies ist als 4/10-Regel bekannt.

Für die Autobahnen sind nach den [RWBA](#) maximal 5 Ziele bei seitlich aufgestellten bzw. 7 Ziele bei über Kopf angeordneten Wegweisern zulässig.

Empfohlen wird aufgrund aktueller Erkenntnisse zur Informationsverarbeitung durch Autofahrer eine Verringerung der Gesamtzahl der Angaben auf einem Schild auf insgesamt maximal sieben Ziele, wobei auch Symbole als ein Ziel gewertet werden sollten.

Bei Verkehrsschauen und bei der Neuordnung von Wegweisern (z. B. an Ortsumgehungen) ist darauf zu achten, dass Wünsche nach zusätzlichen Zielangaben im Hinblick auf diese Erkenntnisse beurteilt werden: Die Informationen sind auf die wesentlichen Inhalte zu beschränken. Dabei sollte stets geprüft werden, ob Zielangaben auch entfernt oder gebündelt werden können, z. B. durch die Angabe „alle Richtungen“. Jedenfalls sind die Forderungen der [RWB](#) und der [RWBA](#) einzuhalten.

Zu überprüfen sind die nachfolgenden Kriterien gemäß den [RWB](#):

- Kontinuität,
- Einheitlichkeit der Darstellung,
- Lesbarkeit (Zahl der Ziele, Schriftgröße),
- Umklappregel,
- Wahrnehmbarkeit (Standort).

Bei einer Verkehrsschau sollten folgende Fragen geprüft werden:

- Besteht Übereinstimmung mit den Fern- und Nahzielverzeichnissen des Bundes und der Länder? Sind weitere Zielverzeichnisse zu berücksichtigen bzw. sind für andere Straßenklassen ebenfalls Zielverzeichnisse sinnvoll?
- Sind gezeigte Ziele entfallen (z. B. wegen Eingemeindung) oder müssen andere Ziele ergänzt werden (z. B. wegen Netzveränderung)?
- Stimmt die Wegweisung mit den Straßenkarten überein, das heißt sind die Fernziele diejenigen, die auf Straßenkarten groß markiert sind?
- Ist die Gestaltung der Farbeinsätze und Farbgebung übersichtlich? Farbeinsätze können die Wahrnehmbarkeit einer erhöhten Anzahl von Zielen verbessern. Es gilt die Regel: maximal 1 Farbeinsatz pro Richtung.
- Sind allgemein gebräuchliche und verständliche Abkürzungen verwendet worden?

4 Verkehrsschauen aus besonderem Anlass

„Verkehrsschauen aus besonderem Anlass“ finden statt z. B. wegen der Änderung oder der Neueinführung von Verkehrsregelungen oder der Freigabe neuer Verkehrswege, die Wegebeziehungen und Verkehrsabläufe insgesamt verändern (z. B. Freigabe einer neuen Autobahn). Sie können auch besondere Problemstellungen betreffen und sollen dann vorzugsweise unter Zuziehung eines Sachverständigen stattfinden.

Den Straßenverkehrsbehörden wird empfohlen, in ihrer „4-Jahresplanung“ in jedem Jahr besondere Schwerpunktthemen als „Verkehrsschauen aus besonderem Anlass“ aufzunehmen.

Schwerpunktthemen können sein:

- Schwerpunktbetrachtung besonderer Verkehrsteilnehmerarten (z. B. Radverkehr) oder bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern (z. B. ältere Menschen),
- Schulwegkonzeptionen: Die Beteiligung von Vertretern der Schulen und Kindergärten ist zweckmäßig, wenn die Schulwegsicherung oder andere gemeinsame Problembereiche behandelt werden sollen,

- Einrichtung oder Änderung von Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr,
- Überprüfung von Autobahnanschlussstellen insbesondere im Hinblick auf die Falschfahrerproblematik,
- Untersuchung der Notwendigkeit von abknickenden Vorfahrtsregelungen und deren Begreifbarkeit für Ortsfremde,
- Standort und Inhalt von Ortstafeln,
- Gestaltung von Haltestellen des ÖPNV einschließlich deren Ausgestaltung (z. B. Sichtbehinderung durch Warte-Unterstände oder Werbung, Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern durch Einschränkung des lichten Raums). Die Beteiligung von Vertretern der Verkehrsunternehmen ist zweckmäßig, wenn die Anlage von Haltestellen, Konfliktpunkte zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln und andere gemeinsame Problembereiche behandelt werden sollen.
- Touristische Beschilderung.

Den Verkehr störende Werbung und private Hinweiszeichen sollten im Rahmen der Regel-Verkehrsschauen oder der Wegweisungsschauen kritisch überprüft werden.

Nicht gewidmete (private) Flächen und Straßen sollten im Rahmen der Verkehrsschau mitbehandelt werden. Wurden sie von einer Straßenverkehrsbehörde bislang nicht in die regelmäßigen Verkehrsschauen einbezogen, empfiehlt es sich möglicherweise, sie für eine erste Überprüfung zum Gegenstand einer Verkehrsschau aus besonderem Anlass zu machen und dies durch Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Zu berücksichtigende private Flächen können insbesondere sein: Privatstraßen, Parkplätze von Einkaufszentren und Gewerbegebieten, Gelände von Krankenhäusern und Flugplätzen, sofern für den öffentlichen Verkehr geöffnet.

Auf privaten Flächen, die dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen, kommt es häufig vor, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ohne verkehrsbehördliche Anordnung aufgestellt wurden (z. B. das Zeichen „Verkehrsberuhigter Bereich“ – Zeichen 325 – auf Privatstraßen oder „Fußgängerüberweg“ – Zeichen 350 – im Bereich von Einkaufszentren).

Ist die verkehrliche Regelung sinnhaft, zwingend erforderlich und korrekt ausgeführt, ist die Genehmigung des Verkehrszeichens schriftlich zu vermerken. Allgemein empfiehlt es sich, ein Hinweisblatt für private Grundstückseigentümer – hinsichtlich deren Rechte und Pflichten die Verkehrszeichen betreffend – vorzuhalten.

Überprüfungen nach Hinweisen, Beschwerden oder Anträgen, die sich auf eine bestimmte, oft streitbefangene, Örtlichkeit beschränken, sind keine „Verkehrsschauen aus besonderem Anlass“ im Sinne dieses Merkblattes. Solche in der

Praxis als „anlassbezogene Verkehrsschauen“ bezeichneten Überprüfungen sollten nicht mit anderen Verkehrsschauen verbunden werden, da dies die Effektivität der Durchführung erheblich beeinträchtigen könnte und den Zeitbedarf für die nach der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 durchzuführenden Verkehrsschauen verzerrt.

5 Qualifizierung

Voraussetzung für eine sachgerechte, zielführende und effiziente Durchführung von Verkehrsschauen ist, dass die regelmäßigen Teilnehmer aus den Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie der Polizei über aktuelle fachliche Kenntnisse zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen verfügen.

Qualifizierung der für die Verkehrsschau zuständigen Personen ist Aufgabe der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden, sie sollten jedoch von den obersten Landesbehörden unterstützt werden (Rn 59 der VwV-StVO § 45 Abs. 3: „Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, dass bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden“). Vorteilhaft ist, wenn die Mitarbeiter der Straßenbaubehörden und der Polizei an diesen Qualifizierungen auch teilnehmen können.

Eine Qualifizierung sollte aus einem Grundlagenteil in Form einer seminaristischen Einführung und aus praktischen Übungen an Ort und Stelle bestehen.

Einzelheiten hierzu (z. B. Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen) regeln die zuständigen obersten Landesbehörden.

Neben der Qualifikation der Mitarbeiter ist auch ein entsprechender Zeiteanteil für die Ausübung der Aufgabe sicherzustellen. Die Stellenbeschreibung sollte dies ausweisen.

6 Ergänzende Hinweise

6.1 Ausgewählte Rechtsprechung zum Verkehrsrecht

Nachtverkehrsschau:

Pflicht zur Durchführung von Nachtverkehrsschauen; Verletzung der Verkehrsregelungspflicht durch die Straßenverkehrsbehörde.

Wegen deren schlechter Erkennbarkeit speziell im Dunkeln hätte ein Verkehrszeichen zur Warnung vor einer Kurve aufgestellt werden müssen.

OLG Dresden, Urteil vom 22. Oktober 2003, 6 U 870/03

Umfang der Verkehrsregelungspflicht:

Zur Frage der Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörden an unübersichtlichen Kreuzungen. Orientierungssatz: Die Verkehrsbehörden brauchen nur die Maßnahmen zu ergreifen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind. Sie haben regelmäßig dann keine weiteren Pflichten, wenn die Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet. Zudem werden Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt. In derartigen Fällen ist eine Warnung nicht geboten, weil ein Kraftfahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Schäden durch vorsichtiges Fahren abwenden kann.

DAR 1981, S. 86–87; VRS 60, S. 251–253 und andere

BGH, Urteil vom 12. Dezember 1980, III ZR 34/ 79

Zuständigkeit für die Beschilderung:

Widersprüchliche Vorfahrtregelung – die Verantwortung für das Anbringen vorschriftsmäßiger Verkehrszeichen trägt grundsätzlich allein die Straßenverkehrsbehörde. Dennoch kann im Einzelfall auch der Träger der Straßenbaulast als Verkehrssicherungspflichtiger verpflichtet sein, bei der Straßenverkehrsbehörde auf eine Änderung der Verkehrsregelung hinzuwirken, wenn er die von einer unzulänglichen Beschilderung ausgehenden Gefahren erkennt oder eine derartige Verkehrsgefährdung so offensichtlich ist, dass sich die Notwendigkeit alsbaldiger Maßnahmen aufdrängt.

NZV 2000, S. 412–413; VRS 99, S. 172–174 und andere

BGH, Urteil vom 15. Juni 2000, III ZR 302/99

Verkehrszeichen auf Privatgrund:

Die Aufstellung von Verkehrszeichen, die amtlichen Verkehrszeichen gleichen, durch Privatpersonen ist unzulässig, wenn sie sich auf den öffentlichen Verkehr auswirken können. Leitsatz: Privatpersonen dürfen Schilder, die einem amtlichen Verkehrszeichen gleichen, auf sogenannten tatsächlich öffentlichen Straßen grundsätzlich nicht aufstellen. Eine Ausnahme kommt nur in Betracht, wenn die Straßenverkehrsbehörde die Aufstellung zuvor angeordnet hat oder eine Genehmigung der dafür zuständigen Behörde vorliegt. Auf Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr dürfen Privatpersonen solche Schilder aufstellen, wenn hierdurch nach dem maßgeblichen Gesamteindruck eines flüchtigen Betrachters nicht die ernsthafte Gefahr einer Beeinträchtigung des Verkehrs auf einer nahe gelegenen öffentlichen Straße entsteht.

VG Braunschweig, Urteil vom 18. Februar 2004, 6 A 586/02

Ungültige Verkehrszeichen:

Verwendung nicht mehr vorgesehener Vorschriftzeichen – ein Verstoß gegen nicht mehr vorgesehene Vorschriftzeichen (hier VZ 274 mit „30 km“) führt nicht zu einer Ordnungswidrigkeit.

OLG Stuttgart, Beschluss vom 14. Februar 2001, 5 Ss 348/2000

Radwegebenutzungspflicht:

Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO).

BVerwG, Urteil vom 18. November 2010, 3 C 42/09

Mega-Light-Werbeanlagen:

Mega-Light-Werbeanlagen sind – ebenso wie Prismenwendeanlagen und Diaprojektionsanlagen – grundsätzlich geeignet, je nach Stand- und Anbringungsort konkrete Straßenverkehrsgefährdungen zu verursachen. Sie führen zu einer visuellen Ablenkung von Kraftfahrzeugführern, die durch die Erzeugung eines Überraschungseffektes und die Weckung von Neugier (auf das nächste Bild) hervorgerufen und verstärkt wird. Bei Dunkelheit können derartige Anlagen beampelte Kreuzungen dominieren und Lichtzeichenanlagen überlagern. In jedem Einzelfall ist zu prüfen, ob eine konkrete Straßenverkehrsgefährdung vorliegt.

OVG Münster, Urteil vom 17. April 2002, 10 A 4188/01

6.2 Elektronische „Arbeitshilfe Verkehrsschau“

Eine elektronische „Arbeitshilfe Verkehrsschau“ kann bei der Unfallforschung der Versicherer (UDV) des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Wilhelmstraße 43/43 G, 10117 Berlin, kostenlos bestellt werden.

Sie basiert auf einer digitalen Straßenkarte (MapInfo) mit einer Applikation zur Routenplanung (Bild 3). Für jedes einzelne Ausstattungselement im Verkehrsraum können die relevanten Mängel erfasst und die möglichen Anordnungen ausgewählt werden (Bild 4). Die Auswahl der Ausstattungselemente wird teilweise durch einen im Programm integrierten Verkehrszeichenkatalog unterstützt. Die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsschauen können einzeln dokumentiert werden und stehen dann für das Controlling, die Planung künftiger Verkehrsschauen oder auch für weitere Aufgaben des Straßenmanagements zur Verfügung.

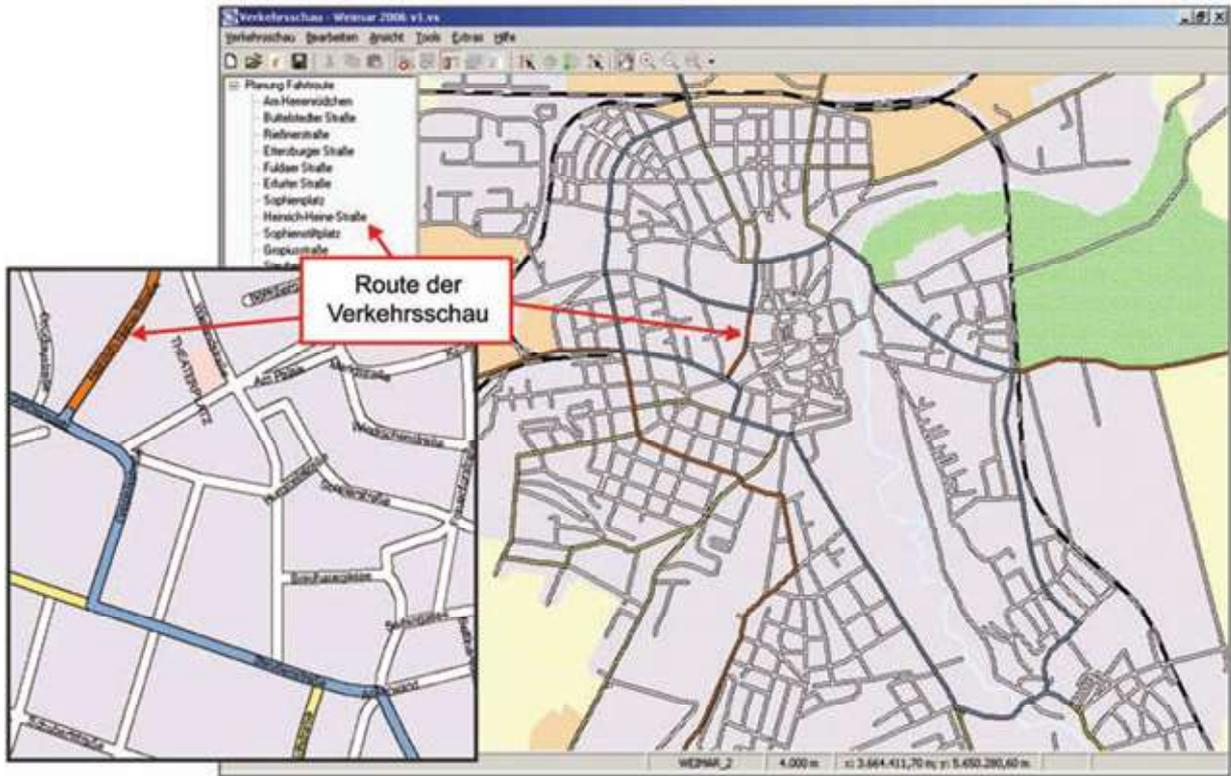


Bild 3: Geplante Route einer Verkehrsschau mit der elektronischen Arbeitshilfe der UDV

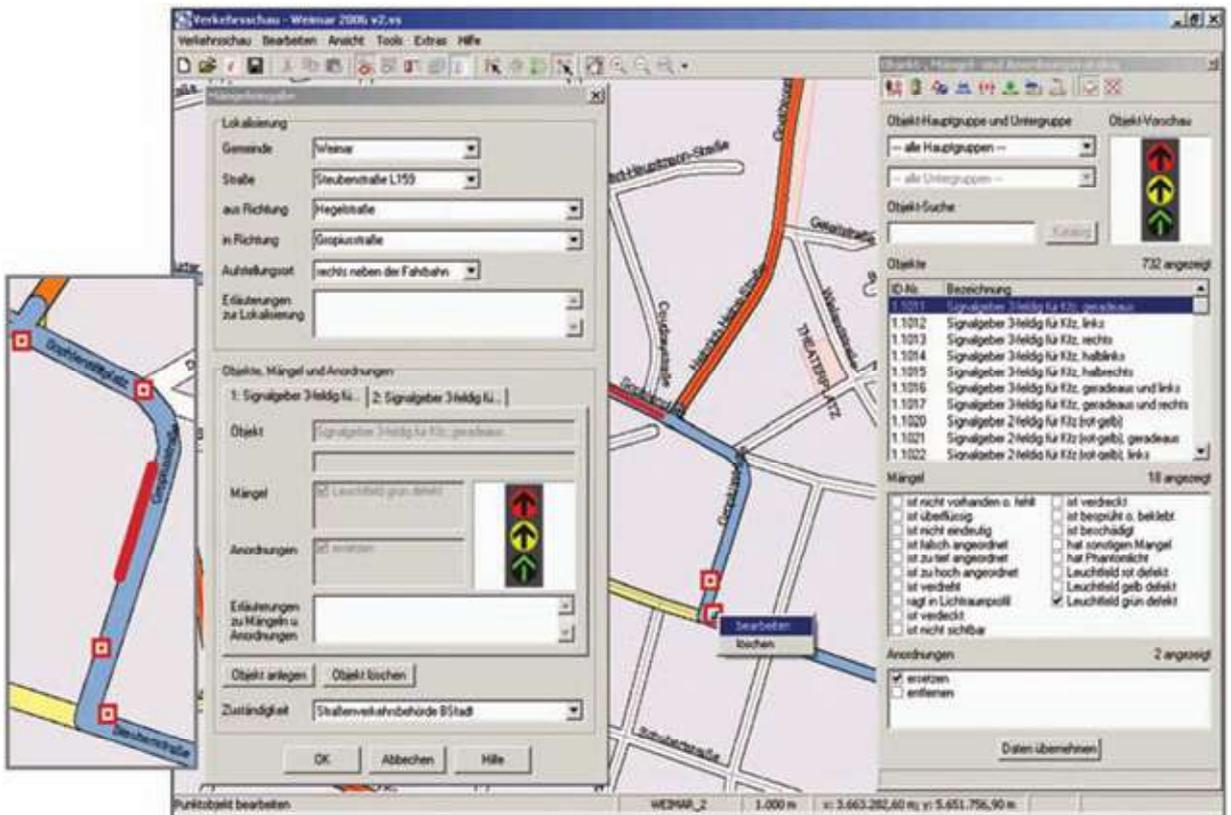


Bild 4: Mängelerfassung und Festlegung von Anordnungen mit der elektronischen Arbeitshilfe der UDV

Anhang

Beispiel 1: Auszug eines Protokolls einer Regelverkehrsschau aus der elektronischen Arbeitshilfe der UDV

Lfd.-Nr.	Gemeinde	Straße	Ort
1	Weimar	Friedensstraße B7	rechts neben der Fahrbahn
von / aus Richtung		nach / in Richtung	
Friedrich-Ebert-Straße		Ferdinand-Freiligrath-Straße	
Erläuterungen zur Lokalisierung			
Obj.-Nr.	Straßenobjekt		Mängelkatalog-Code
1.1	Signalgeber 3-feldig für Kfz		1.1010
Mängel		Anordnungen	
ist zu tief angeordnet		versetzen	
Erläuterungen zu Mängeln und Anordnungen			
Obj.-Nr.	Straßenobjekt		Mängelkatalog-Code
1.2	Signalgeber 2-feldig für Kfz (gelb-grün), rechts		1.1033
Mängel		Anordnungen	
ist zu tief angeordnet		versetzen	
Erläuterungen zu Mängeln und Anordnungen			
Zuständige Stelle			Mängelbeseitigung bis
Straßenmeisterei Xhausen			15.04.2006

Lfd.-Nr.	Gemeinde	Straße	Ort
6	Weimar	Heinrich-Heine-Straße B7	rechts neben der Fahrbahn
von / aus Richtung		nach / in Richtung	
Sophienstiftsplatz		Goetheplatz, Wielandstraße	
Erläuterungen zur Lokalisierung			
Obj.-Nr.	Straßenobjekt		Mängelkatalog-Code
6.1	VZ 286: Eingeschränktes Haltverbot		2.0286
Mängel		Anordnungen	
ist überflüssig		entfernen	
Erläuterungen zu Mängeln und Anordnungen			
VZ 286 wird durch VZ 283 ersetzt			
Obj.-Nr.	Straßenobjekt		Mängelkatalog-Code
6.2	VZ 283: Haltverbot		2.0283
Mängel		Anordnungen	
ist nicht vorhanden o. fehlt		neu anordnen	
Erläuterungen zu Mängeln und Anordnungen			
Zuständige Stelle			Mängelbeseitigung bis
Straßenmeisterei Xhausen			15.04.2006

Lfd.-Nr.	Gemeinde	Straße	Ort
8	Weimar	Friedensstraße B7/L202	rechts neben der Fahrbahn
von / aus Richtung		nach / in Richtung	
Jenaer Straße		Friedrich-Ebert-Straße	
Erläuterungen zur Lokalisierung			
Obj.-Nr.	Straßenobjekt		Mängelkatalog-Code
8.1	Einfache Schutzplanke aus Stahl		4.2010
Mängel		Anordnungen	
ist beschädigt		reparieren	
Erläuterungen zu Mängeln und Anordnungen			
Zuständige Stelle			Mängelbeseitigung bis
Straßenmeisterei Xhausen			15.04.2006

Beispiel 2: Protokoll einer Regelverkehrscha

Auszug aus einem Verkehrscha-Protokoll der Stadt „E“: Bereisungen am 22.09. und 15.11.2010						
Nr.	Straße	Höhe	Zeichen	Maßnahme	Zuständig	Erledigt am:
1	Georgplatz	Ermündung Busbahnhof	Z 250 Z 245	Entfernen Aufstellen	Kommune	
2	Hauptstraße Straße L 710	Ecke Kirche	Z 205	Zu niedrig	Land	
3	Hauptstraße Straße L 710	Privatparkplatz Meier	Z 314 (P)	Neu	Gemeinde Frau M.	
4	Geschwister-Scholl- Straße	Haus-Nr. 34		Praxis Klinik grünes Schild ersetzen durch Zeichen 432 (weiß/schwarz)	Kommune	
5	Hauptstraße Straße L 710	Fußgängerampel		Furtmarkierung und Haltebaken erneuern	Land	
6	Ringstraße	Hauptstraße Nr. 17 + 19	Z 262 7,5 1	Ist verblässt, erneuern	Kommune	
7	Bergheimer Straße	Am Kreisverkehr		Alle Verkehrszeichen säubern	Kommune	
8	Hauptstraße Straße L 710	Vor Ermündung Straße „Berghausen“	Z 306 Z 460 (U 18)	Vorfahrtszeichen säubern, ggf. cmucum freischneiden	Kommune	
9	Opper Straße L 617	Bei Ab-/Aufahrt BAB gegenüber Ausfahrt L 516		„Gewerbegebiet Meiers Ecke“ erneuern, „Hausausstellung“ entfernen (gibt es nicht mehr)	Land	
10	Opper Straße L 617	Kreuzung Ecke Opper Straße FR Hauptstraße	Z 432 Z 460	„Gewerbegebiet Meiers Ecke“ entfernen Großen der beiden Schilder anpassen	Land	
11	Opper Straße L 617	Kreuzung „Flockenhaus“ FR Deifingssen	Z 205 an LSA Z 432	Neu Freiabd – ohne 24°C – neu anzeig	Land	
12	Tietelstraße L 14	Hinter Einfahrt H-Straße FR Deifingssen	Z 274 – 57	70 km/h getrennt von Ortsausgangsschild aufstellen	Land	
13	Tietelstraße L 14	Hinter Kreisverkehr FR Deifingssen, Höhe Bushaltestelle ca.	Z 311	OT säubern bzw. erneuern Auf der linken Straßenseite Ortsausgangstafel erneuern	Land	

Literaturhinweise, Richtlinien und Verordnungen

DIN ¹⁾	DIN EN 471	Warnkleidung – Prüfverfahren und Anforderungen
FGSV ²⁾	ESAS	Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen, FGSV 298
	ESN	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, FGSV 383
	HVS	Handbuch für die Bewertung der Verkehrssicherheit von Straßen (in Bearbeitung) Hinweise für die Inventarisierung der Beschilderung und Markierung an Straßen, FGSV 347
	M QVS	Merkblatt zur Qualitätssicherung von dauerhaft verwendeten Verkehrsschildern, FGSV 309
	M Uko	Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, FGSV 316
	R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, FGSV 252
	RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, FGSV 339
	RILSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen an Straßen, FGSV 321
	RMS	Richtlinien für die Markierung von Straßen: Teil 1, FGSV 330/1; Teil 2, FGSV 330/2
	RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, FGSV 343
	RSA	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, FGSV 370
	RWB	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen, FGSV 329
	RWBA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen, FGSV 329/2
VkBl. ³⁾		Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht. Anlage zum ARS 32/2001 vom 17. September 2001, VkBl. 2001, S. 463–466
Recht ⁴⁾	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), Neufassung vom 6. März 2013, (BGBl. I 2013, S. 367)
	⁵⁾ VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. 10. 1998, zuletzt geändert 17. 7. 2009 (BAnz. Nr. 110 vom 29. Juli 2009, S. 2598 und Beilage)
SVT ⁶⁾		Färber, Berthold; Färber, Brigitte: Wegweisungsziele – Kontinuitätsprinzip oder Informationsbegrenzung?, In: Straßenverkehrstechnik, Heft 8/2009, S. 511
EBA ⁷⁾	BÜ-Leitfaden	Verkehrssicherheit an Bahnübergängen – Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen

Bezugsquellen:

1) **Beuth Verlag GmbH**

Anschrift: Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin
Tel.: 030/26 01-22 60, Fax: 030/26 01-12 60
E-Mail: info@beuth.de, Internet: www.beuth.de

2) **FGSV Verlag GmbH**

Anschrift: Wesselinger Straße 17, 50999 Köln
Tel.: 0 22 36/38 46 30, Fax: 0 22 36/38 46 40
E-Mail: info@fgsv-verlag.de, Internet: www.fgsv-verlag.de

3) **Verkehrsblatt-Verlag**

Anschrift: Schleefstraße 14, 44287 Dortmund
Tel.: 02 31/12 80 47, Fax: 02 31/12 80 09
E-Mail: info@verkehrsblatt.de, Internet: www.verkehrsblatt.de

4) **Bundesgesetzblatt**

Internet: www.bgbl.de
s. a. FGSV Reader²⁾ Premium Modul „Recht – Alles was Recht ist“

5) **Bundesanzeiger**

Internet: www.bundesanzeiger.de
s. a. FGSV Reader²⁾ Premium Modul „Recht – Alles was Recht ist“

6) **Kirschbaum Verlag GmbH**

Anschrift: Siegfriedstraße 28, 53179 Bonn
Tel.: 02 28/9 54 53-0, Fax: 02 28/9 54 53-27
E-Mail: info@kirschbaum.de, Internet: www.kirschbaum-verlag.de

7) **Eisenbahn-Bundesamt**

Internet: www.eba.bund.de

Alle aufgeführten FGSV-Regelwerke sind auch digital für den FGSV Reader erhältlich und enthalten im umfassenden Abo-Service „FGSV – Technisches Regelwerk – Digital“.