

§ 26 Fußgängerüberwege

(1) An Fußgängerüberwegen haben Fahrzeuge mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen den zu Fuß Gehenden sowie Fahrenden von Krankenfahrstühlen oder Rollstühlen, welche den Überweg erkennbar benutzen wollen, das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dann dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; wenn nötig, müssen sie warten.

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

(3) An Überwegen darf nicht überholt werden.

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

VwV-StVO zu § 26 Fußgängerüberwege

I. Örtliche Voraussetzungen

- 1 1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.
- 2 2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
- 3 3. Fußgängerüberwege dürfen nur angelegt werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung überquert werden muss. Dies gilt nicht an Kreuzungen und Einmündungen in den Straßen mit Wartepflicht.
- 4 4. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.
- 5 5. Im Zuge von Grünen Wellen, in der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Z. 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden.
- 6 6. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radwege hinweg angelegt werden.

II. Verkehrliche Voraussetzungen

- 7 Fußgängerüberwege sollten in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht.

III. Lage

- 8 1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überschreiten.
- 9 2. Fußgängerüberwege sollten in der Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
- 10 3. Bei Fußgängerüberwegen an Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob es nicht ausreicht, über die Straße mit Vorfahrt nur einen Fußgängerüberweg anzulegen. Bei Einbahnstraßen sollte dieser vor der Kreuzung oder Einmündung liegen. An Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt darf ein Fußgängerüberweg auf der bevorrechtigten Straße nicht angelegt werden.
- 11 4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.

- 12 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.
IV. Markierung und Beschilderung
- 13 1. Die Markierung erfolgt mit Z. 293.
- 14 Auf Fußgängerüberwege wird mit Z. 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.
V. Beleuchtung
- 15 Die Straßenverkehrsbehörden müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten und gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen anordnen (§ 45 Abs. 5 Satz 2).
VI. Richtlinien
- 16 Das für Verkehr zuständige Bundesministerium gibt im Einvernehmen mit den zuständigen Landesbehörden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) im Verkehrsblatt bekannt.¹

1 Aus der amtlichen Begründung

(entfällt)

2 Erläuterungen

2.1 Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege sind nur die durch Markierung nach Z. 293 (Anl. 2 zu § 41 lfd. Nr. 66) gekennzeichneten Überwege („Zebrastrifen“). Sie führen im Regelfall über die Fahrbahn, markierte Zebrastrifen auf öffentlichen Parkplätzen sind aber ebenso zu beachten (OLG Celle NZV 2001, 79). Die Anlage und Ausstattung der Fußgängerüberwege richtet sich nach § 45 Abs. 1 und 9, der VwV-StVO zu § 26 sowie nach den in den Bundesländern geltenden Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)². Die Verhaltenspflichten folgen aus der Markierung, nicht aus dem blauen Richtzeichen 350 (Anl. 3 zu § 42 lfd. Nr. 24). Die an Lichtzeichenanlagen (LZA) aus der Sicht der Fußgänger längs markierten Bereiche sind hingegen Fußgängerfurten; an ihnen gilt die Signalregelung. Ist die LZA außer Betrieb, müssen sich Fußgänger nach den Regeln des § 25 richten. Fußgängerüberwege dürfen sich nicht in der Nähe von LZA befinden; auch nicht an Signalanlagen, an denen Fußgänger durch Knopfdruck Grün anfordern (Rn. 5 VwV-StVO zu § 26).

Fußgängerüberwege sind, wie schon der Begriff deutlich macht, allein den Fußgängern vorbehaltene geschützte Querungsstellen und keine Radverkehrsführung. Infolgedessen müssen Radfahrer auch dann absteigen, wenn weder Fußgänger- noch Fahrzeuglängsverkehr vorhanden ist. Benutzen Radfahrer den Zebrastrifen unzulässig, verstoßen sie gegen die Fahrbahnbenutzungspflicht (§ 2 Abs. 1), weil sie die Fahrbahn nicht

¹ VkbL 2001 S. 474.

² Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen vom 22.10.2001 (VkbL S. 474).

versicherern nach § 10 Abs. 1 der Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) geltend gemacht werden (BGH NZV 2012, 34).

3 Hinweise

3.1 Örtliche Zuständigkeit: § 47. **Sachliche Zuständigkeit** für die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen: § 45; für die Erlaubniserteilung: §§ 29 Abs. 2 und 3, 30 Abs. 3; für das Ausnahmegenehmigungsverfahren: § 46.

3.2 Durchführung von Verkehrsschauen: Rn. 57 VwV-StVO zu § 45.

3.3 Verhalten der Polizei gegenüber Personen mit diplomatischen oder konsularischen Vorrechten: Gemeinsames Ministerialblatt 1975, S. 347. In eiligen Zweifelsfällen Anfrage beim Auswärtigen Amt – Protokoll; zu „Protokollfahrten“ mit polizeilicher Eskorte: VkB. 1973, S. 494 (504).

3.4 Finanzielle Zuwendungen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen an gemeinnützige Vereine (z. B. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Deutsche Verkehrswacht, Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr): Richtlinien des BMVBS über die Förderung von Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle (Straße) – FöRilVuSt – vom 10.7.2005 (VkB. 2005, 485).

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

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

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

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

1. in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
2. in Luftkurorten,
3. in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
4. in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen,
- 4a. hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
- 4b. hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
5. in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie
6. in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortschaften,

wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen durch den Fahrzeugverkehr verhütet werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

1. im Zusammenhang mit der Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen,
2. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
- 2a. im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen,

3. zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,
4. zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

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

(1c) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („Rechts vor Links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

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

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

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

(2) Zur Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, können die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) – vorbehalt-

¹ Abs. 1e eingefügt durch Art. 3 FStrPrivFinÄndG vom 1. September 2002 (BGBl. I S. 3442); Kennzeichnung der mautpflichtigen Strecke durch Z. 391 (VkB1. 2003, S. 430).

lich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Für Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs können nur die Bahnunternehmen durch Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreas-kreuzes 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 Straßenbau-behörden legen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung fest; ob Leitpfosten anzubringen sind, bestimmen sie allein. Sie können auch – vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden – Gefahrzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird.

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

(5) Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulasträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen.²

(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 oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichnet, bedürfen Baumaßnahmen, durch welche die Fahrbahn eingengt wird, der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde; ausgenommen sind die laufende Straßenunterhaltung sowie Notmaß-

² Die Kostenübernahme für Verkehrszeichen oder -einrichtungen für Veranstaltungen nach § 29 Abs. 2 durch die Gemeinde ist aus systematischen Gründen gestrichen worden.

nahmen. Die Zustimmung gilt als erteilt, wenn sich die Behörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrags zu der Maßnahme geäußert hat.

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

(8) Die Straßenverkehrsbehörden können innerhalb geschlossener Ortschaften die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Straßen durch Zeichen 274 erhöhen. Außerhalb geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

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

VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Zu Absatz 1 bis 1e

1. I. Vor jeder Entscheidung sind die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Wenn auch andere Behörden zu hören sind, ist dies bei den einzelnen Zeichen gesagt.
2. II. Vor jeder Entscheidung sind erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen festzulegen.
3. III. 1. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anbringung und Entfernung folgender Verkehrszeichen:
 4. a) auf allen Straßen der Z. 201, 261, 269, 275, 279, 290.1, 290.2, 330.1, 330.2, 331.1, 331.2, 363, 460 sowie des Zusatzzeichens „abknickende Vorfahrt (Zusatzzeichen zu Zeichen 306),
 5. b) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen: des Z. 250, auch mit auf bestimmte Verkehrsarten beschränkenden Sinnbildern, wie der Z. 251 oder 253, sowie der Z. 262 und 263,

6. c) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen sowie auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften: der Z. 276, 277, 280, 281, 295 als Fahrstreifenbegrenzung und 296,
7. d) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen: der Z. 209 bis 214, 274 und 278,
8. e) auf Bundesstraßen: des Z. 274 samt dem Z. 278 dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird.
9. 2. Die obersten Landesbehörden sollten jedenfalls für Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, die in Nr. 1 Buchstabe b bis e nicht aufgeführt sind, entsprechende Anweisungen geben.
10. 3. Der Zustimmung bedarf es nicht, wenn jene Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum oder zur Verhütung außerordentlicher Schäden an den Straßen getroffen werden oder durch unvorhergesehene Ereignisse wie Unfälle, Schadenstellen oder Verkehrsstauungen veranlasst sind.
11. 4. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr beauftragten Stelle außerdem für die Anordnung des Schildes nach § 37 Abs. 2 Nr. 1 Satz 8 („Grünpfeil“).
- 11a. 5. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr dafür beauftragten Stelle zur Anordnung der Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3. Die Zeichen werden durch die zuständige Straßenbaubehörde aufgestellt.
12. IV. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Aufstellung und Entfernung folgender Verkehrszeichen auf allen Straßen: der Z. 293, 306, 307 und 354 sowie des Zusatzzeichens „Nebenstrecke“.
13. V. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gibt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ im Verkehrsblatt bekannt.
14. VI. Der Zustimmung bedarf es in den Fällen der Nr. III bis V nicht, wenn und soweit die oberste Landesbehörde die Straßenverkehrsbehörde vom Erfordernis der Zustimmung befreit hat.
15. VII. Unter Landschaftsgebieten, die überwiegend der Erholung der Bevölkerung dienen, sind z. B. Naturparks zu verstehen.
16. VIII. Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen (z. B. bedeutende Musik- oder Theaterdarbietungen, insbesondere auf Freilichtbühnen) kommen nur in Betracht, wenn diese erheblich durch vom Straßenverkehr ausgehende Lärmemissionen beeinträchtigt werden. Insbesondere kann sich für die Dauer der Veranstaltungen eine Umleitung des Schwerverkehrs empfehlen.
- IX. Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen.
17. Der begünstigte Personenkreis ergibt sich aus Nr. II 1, 2 und 3a und b zu § 46 Abs. 1 Nr. 11 (Rn. 129 bis 135).
18. Wegen der Ausgestaltung der Parkplätze wird auf die DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen, Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen“ verwiesen.
19. 1. a) Parkplätze, die allgemein dem erwähnten Personenkreis zur Verfügung stehen, kommen, gegebenenfalls mit zeitlicher Beschränkung, insbesondere dort in Betracht, wo der erwähnte Personenkreis besonders häufig auf einen derartigen Parkplatz angewiesen ist, z. B. in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern, orthopädischen Kliniken.

- 20 b) Zur Benutzung von speziell durch Verkehrszeichen gekennzeichneten Parkplätzen für schwerbehinderte Menschen berechtigt der EU-einheitliche Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt.
- 21 c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt in der Regel durch die Z. 314 oder 315 mit dem Zusatzzeichen „Rollstuhlfahrersymbol“.
- 22 Ausnahmsweise kann eine Bodenmarkierung „Rollstuhlfahrersymbol“ (Ifd. Nr. 74 der Anlage 2) genügen.
- 23 2. a) Parkplätze für bestimmte schwerbehinderte Menschen des oben erwähnten Personenkreises, z. B. vor der Wohnung oder in der Nähe der Arbeitsstätte, setzen eine Prüfung voraus, ob
- 24 – ein Parksonderrecht vertretbar ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn Parkraummangel nicht besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung eine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat,
- 25 – ein Parksonderrecht vertretbar ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn ein Haltverbot (Z. 283) angeordnet wurde,
- 26 – ein zeitlich beschränktes Parksonderrecht genügt.
- [27 b) (weggefallen)]
- 28 c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt durch die Z. 314, 315 mit dem Zusatzzeichen „Rollstuhlfahrersymbol“ mit Parkausweis Nr. ...“.
- X. Sonderparkberechtigungen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel (Bewohnerparkvorrechte)
- 29 1. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.
- 30 2. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Z. 286 oder Z. 290.1 mit Zusatzzeichen „Bewohner mit Parkausweis ... frei“, in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Z. 315 mit Zusatzzeichen „nur Bewohner mit Parkausweis ...“ anzuordnen. Eine bereits angeordnete Beschilderung mit Z. 314 (Anwohnerparkvorrecht nach altem Recht) bleibt weiter zulässig. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nr. 6), kommen nur Z. 314, 315 in Betracht. Die Bezeichnung des Parkausweises (Buchstabe oder Nummer) auf dem Zusatzzeichen kennzeichnet zugleich die räumliche Geltung des Bewohnerparkvorrechts.
- 31 3. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nr. 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nr. 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereichs darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohner 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nr. 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereichs mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.
- 32 4. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nr. 3) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt.

- 33 5. Für Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.
- 34 6. Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszuliegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden. Zur Anordnung der Zusatzzeichen vgl. Nr. 2.
- 35 7. Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag „wechselseitig Fahrzeug“ vorgenommen werden. Ist der Bewohner Mitglied einer Car-Sharing-Organisation, wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug); darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.
- 36 8. Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekannt gibt.
- XI. Tempo 30-Zonen
- 37 1. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.
- 38 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher in der Regel nicht in Betracht.
- 39 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:
- 40 a) Die dem fließenden Verkehr zu Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingeengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelastung für die Anwohner und keine Erschwerung für den Buslinienverkehr ausgehen.
- 41 b) Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel „Rechts vor Links“ die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden; vgl. zu Zeichen 301 Vorfahrt Rn. 4 und 5.
- 42 c) Die Fortdauer der Zonen-Anordnung kann in großen Zonen durch Aufbringung von „30“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Dies empfiehlt sich auch dort, wo durch Zeichen 301 Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist.

- 43 4. Zur Kennzeichnung der Zone vgl. zu Zeichen 274.1 und 274.2.
- 44 5. Die Anordnung von Tempo 30-Zonen ist auf Antrag der Gemeinde vorzunehmen, wenn die Voraussetzungen und Merkmale der Verordnung und dieser Vorschrift vorliegen oder mit der Anordnung geschaffen werden können, indem vorhandene aber nicht mehr erforderliche Zeichen und Einrichtungen entfernt werden.
- 45 6. Lichtzeichenanlagen zum Schutz des Fußgängerverkehrs, die in bis zum Stichtag angeordneten Tempo 30-Zonen zulässig bleiben, sind neben den Fußgänger-Lichtzeichenanlagen auch Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen, die vorrangig dem Schutz des Fußgängerquerungsverkehrs dienen. Dies ist durch Einzelfallprüfung festzustellen.
- 45a XII. Vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen, wie insbesondere durch Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.
- Zu Absatz 2**
- Zu Satz 1**
- 46 I. Die Straßenverkehrsbehörde ist mindestens zwei Wochen vor der Durchführung der in Satz 1 genannten Maßnahmen davon zu verständigen; sie hat die Polizei rechtzeitig davon zu unterrichten; sie darf die Maßnahmen nur nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei aufheben oder ändern. Ist von vornherein mit Beschränkungen oder Verboten von mehr als drei Monaten Dauer zu rechnen, so haben die Straßenbaubehörden die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einzuholen.
- II. Schutz gefährdeter Straßen
- 47 1. Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden und die Polizei haben ihr Augenmerk darauf zu richten, dass frostgefährdete, hitzegefährdete und abgenutzte Straßen nicht in ihrem Bestand bedroht werden.
- 48 2. Für Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße außer wegen Frost- oder Hitzegefährdung erlassen hat, gilt Nr. I entsprechend. Die Straßenverkehrsbehörde darf Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße erlassen hat, nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde aufheben oder einschränken. Ausnahmegenehmigungen bedürfen der Anhörung der Straßenbaubehörde.
- 49 3. Als vorbeugende Maßnahmen kommen in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z. 274) und beschränkte Verkehrsverbote (z. B. Z. 262) in Betracht. Das Z. 274 ist in angemessenen Abständen zu wiederholen. Die Umleitung der betroffenen Fahrzeuge ist auf Straßen mit schnellerem oder stärkerem Verkehr in der Regel 400 m vor dieser durch einen Vorwegweiser, je mit einem Zusatzzeichen, das die Entfernung, und einem zweiten, das die betroffenen Fahrzeugarten angibt, anzukündigen. Auf Straßen, auf denen nicht schneller als 50 km/h gefahren wird, genügt der Vorwegweiser; auf Straßen von geringerer Verkehrsbedeutung entfällt auch er.
- 50 4. Für frostgefährdete Straßen stellt die Straßenbaubehörde alljährlich frühzeitig im Zusammenwirken mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei einen Verkehrszeichenplan auf. Dabei sind auch Vertreter der betroffenen Straßenbenutzer zu hören. Auch die technischen Maßnahmen zur Durchführung sind rechtzeitig vorzubereiten. Die Straßenbaubehörde bestimmt bei eintretender Frostgefahr

möglichst drei Tage zuvor den Tag des Beginns und der Beendigung dieser Maßnahmen, sorgt für rechtzeitige Beschilderung, teilt die Daten der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei mit und unterrichtet die Öffentlichkeit.

Zu Satz 3

- 51 I. Dazu müssen die Bahnunternehmen die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde und die Polizei hören. Das gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsverfahren vorausgegangen ist.
- 52 II. Für Übergänge anderer Schienenbahnen vgl. Nr. VI zu Zeichen 201; Rn. 11 ff.
- Zu Absatz 3**
- 53 I. Zu den Verkehrszeichen gehören nicht bloß die in der StVO genannten, sondern auch die nach Nr. III 1 zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 7) vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugelassenen Verkehrszeichen.
- 54 II. Vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung sind die Straßenbaubehörden und die Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige. Ist nach § 5b StVG ein Dritter Kostenträger, so soll auch er gehört werden.
- 55 III. Bei welchen Verkehrszeichen die Zustimmung nicht übergeordneter anderer Behörden und sonstiger Beteiligter einzuholen ist, wird bei den einzelnen Verkehrszeichen gesagt.
- IV. Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
- 56 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 ausreichend und ob sie sich noch verbessern lässt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten, Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.
- 57 2. a) Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.
- 58 b) Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.
- 59 c) Die zuständigen obersten Landesbehörden sorgen dafür, dass bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. Sie führen von Zeit zu Zeit eigene Landesverkehrsschauen durch, die auch den Bedürfnissen überörtlicher Verkehrslenkung dienen.
- 60 V. Den obersten Landesbehörden wird empfohlen, in Übereinstimmung mit den Fern- und Nahzielverzeichnissen für die wegweisende Beschilderung an Bundesfernstraßen entsprechende Verzeichnisse für ihre Straßen aufzustellen.
- 61 VI. Von der Anbringung von Gefahrzeichen aus Verkehrssicherheitsgründen wegen des Straßenzustandes sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei unverzüglich zu unterrichten.

Zu Absatz 5

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

Zu Absatz 6

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

Zu Absatz 7

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

Zu Absatz 8

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

Zu Absatz 9

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

1 Aus der amtlichen Begründung

1.1 Verkehrszeichen dürfen nach § 45 Abs. 9 nur angeordnet werden, wenn dies zwingend erforderlich ist, um den angestrebten Zweck zu erreichen; ausgenommen sind Radfahrerschutzstreifen, Fahrradstraßen und tempobegrenzte Zonen (Begr. 2012).

1.2 Verkehrsmaßnahmen für mautpflichtige Strecken nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz ordnen die Verkehrsbehörden an (Begr. 2012).

1.3 Die Regelung des § 40 Abs. 1 BImSchG, nach der der KFZ-Verkehr auf Grund eines Luftreinhalteplans oder Plans für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 BImSchG beschränkt oder verboten werden kann, enthält eine Rechtsfolgenverweisung (Begr. 2012).

2 Erläuterungen

Wegen der Zielrichtung „Gefahrenabwehr“ dient die Verkehrsregelungspflicht vordringlich der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie dem Schutz vor verkehrsbezogenen Emissionen. Andererseits ist die StVO kein Mittel der kommunalen Selbstverwaltung, die alles ermöglicht, was im Sinne einer Stadtgestaltung wünschenswert wäre. Die verkehrliche Stadtgestaltung muss deshalb im Einklang mit den Eingriffsbefugnissen aus § 45 stehen. Die StVO kann auch die häufig auf fehlenden Finanzmitteln beruhenden verkehrs- oder raumplanerischen Defizite nicht lösen. Eine Verkehrsregelung, die losgelöst von der gesellschaftlichen Akzeptanz ein bestimmtes Verhalten der Bürger erzwingen soll, das ohne faktische Wirkung lediglich massenhaft Verkehrsverstöße provoziert, wäre nicht nur rechtswidrig, sondern würde auch das Vertrauen der Bürger in die Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung untergraben.

2.1 Eingriffsbefugnisse der Verkehrsbehörden

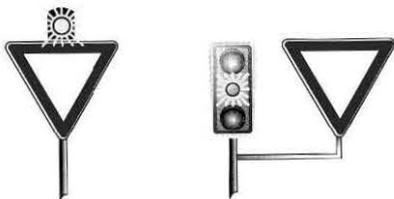
Die Verkehrsbehörden dürfen den Verkehr nur mit amtlichen Verkehrszeichen/-einrichtungen oder durch die in § 45 Abs. 4 genannten Bekanntmachungen und nur aus den in § 45 enumerativ genannten Gründen beschränken oder verbieten. Andere als die dort aufgeführten Gründe oder außerhalb der straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr liegende Ziele rechtfertigen eine Anordnung nicht. So sind Maßnahmen unzulässig aus Gründen des Gemeinwohls, weltanschaulicher oder religiöser Gedenktage, der Förderung einer Verkehrsart als „Belohnung“ für den Verzicht auf Kraftfahrzeuge,³ des Schutzes von Privatinteressen, wie karitative Parkuhren,⁴ des Denkmalschutzes oder Parkreservate für Dienstleistende (OVG Bremen NZV 2000, 140). Die Zulassung oder Beschränkung des Verkehrs darf außerdem nicht zu einer auf Dauer gerichteten Beeinträchtigung des **Widmungsgehalts** öffentlicher Verkehrsflächen führen, z. B. Anordnung einer Fußgängerzone entgegen der Straßenwidmung; hier muss eine straßenrechtliche Teileinziehung vorangehen (VGH München VerkMitt 2010 Nr. 14 = VRS 117, 381 = SVR 2010, 31). Vorübergehende Beeinträchtigungen der Widmung sind jedoch zulässig.

Die Eingriffsbefugnis aus § 45 kann nicht weiter reichen, als die Rechtsetzungsermächtigung des § 6 StVG es vorsieht. Hat der Bund im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit (Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG) davon abgesehen, eine Materie zu regeln, besteht eine **Sperre** nicht nur für den Landesgesetzgeber (Art. 31 GG), sondern auch für die Verkehrsbehörde. Da der Gesetzgeber z. B. Privilegien weder für Verwaltungen noch für ausländische Vertretungen zugelassen hat, dürfen auch keine Sonderrechte für Behörden (BVerwG VerkMitt 1968 Nr. 1 = VRS 33, 149 = DAR 1967, 226) oder Diplomaten (BVerwG VerkMitt 1971 Nr. 40 = VRS 40, 381 = DAR 1971, 166) angeordnet werden. Die Eingriffsbefugnis des § 45 darf zudem nicht für eine vermeintlich „fehlende“ Ermächtigung „umgebogen“ werden, z. B. Fahrverbot zur Luftreinhaltung aus Anlass „autofreier Sonntage“. Solche Anordnungen wären rechtswidrig. Gleiches gilt für faktisch

³ Beispielsweise Parkreservate für Car-Sharing-Organisationen oder die Mitbenutzung von Busspuren zur Förderung von Elektrofahrzeugen.

⁴ Beispielsweise Parkreservate für Hotelgäste an öffentlichen Zufahrten. Erlöse karitativer Parkuhren sollen gemeinnützigen Vereinen zufließen.

Stationäres gelbes Blinklicht als Verkehrseinrichtung nach § 43 warnt vor örtlichen Gefahrenstellen und soll die Aufmerksamkeit bei schwieriger Straßenführung auf Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen lenken (Rn. 3 VwV-StVO zu § 38). Es setzt weder Verkehrs- noch Lichtzeichen außer Kraft, sondern weist auf deren besondere Beachtung hin (BGH SVR 2005, 424; OLG Köln VRS 53, 309). Die Anordnung von Blinklicht in Verbindung mit Verkehrszeichen ist nicht unproblematisch, weil solche Signale zu Fehleinschätzungen und Fehlreaktionen führen können.⁷ Gefahrzeichen 131 mit gelbem Blinklicht weist auf eine schlecht einsehbare Wechsellichtzeichenanlage hin und verpflichtet für sich allein ohne weitergehende Gefahren noch nicht dazu, die Geschwindigkeit herabzusetzen (BGH VerkMitt 2005 Nr. 78 = NZV 2005, 407 = VRS 109, 92). Gelbes Blinklicht in Signalanlagen weist darauf hin, dass die Lichtzeichenanlage außer Betrieb ist.



3 Hinweise

3.1 Gelbes Blinklicht zur Sicherung geschlossen reitender oder marschierender Verbände: § 27 Abs. 4 Satz 1.

6 § 52 Abs. 4 StVZO Zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten

(4) Mit einer oder, wenn die horizontale und vertikale Sichtbarkeit (geometrische Sichtbarkeit) es erfordert, mehreren Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) dürfen ausgerüstet sein

1. Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung oder Reinigung von Straßen oder von Anlagen im Straßenraum oder die der Müllabfuhr dienen und durch rot-weiße Warmmarkierungen (Sicherheitskennzeichnung), die dem Normblatt DIN 30710, Ausgabe März 1990, entsprechen müssen, gekennzeichnet sind,
2. Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet und nach dem Fahrzeugschein als Pannenhilfsfahrzeug anerkannt sind. Die Zulassungsstelle kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidung die Beibringung des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr darüber anordnen, ob das Kraftfahrzeug nach seiner Bauart oder Einrichtung zur Pannenhilfe geeignet ist. Die Anerkennung ist nur zulässig für Fahrzeuge von Betrieben, die gewerblich oder innerbetrieblich Pannenhilfe leisten, von Automobilclubs und von Verbänden des Verkehrsgewerbes und der Autoversicherer,
3. Fahrzeuge mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat,
4. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Ausrüstung als Schwer- und Großraumtransport-Begleitfahrzeuge ausgerüstet und nach dem Fahrzeugschein anerkannt sind. Andere Begleitfahrzeuge dürfen mit abnehmbaren Kennleuchten ausgerüstet sein, sofern die genehmigende Behörde die Führung der Kennleuchten vorgeschrieben hat.

⁷ Gefahrzeichen auf (nicht zugelassenen) gelben reflektierenden Tafeln, verbunden mit Blink- oder Blitzsignalen. Die Auffälligkeit solcher Anlagen sinkt bei Gewöhnung und führt an benachbarten Knoten zu verminderter Aufmerksamkeit und Unfallanstieg. Gelbe reflektierende Tafeln sind daher nicht zugelassen.

§ 39 Verkehrszeichen

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

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

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

(3) Auch Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen. Zusatzzeichen zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Sinnbilder, Zeichnungen oder Aufschriften, soweit nichts anderes bestimmt ist.¹ Sie sind unmittelbar, in der Regel unter dem Verkehrszeichen, auf das sie sich beziehen, angebracht.

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

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

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

(7) Werden Sinnbilder² auf anderen Verkehrszeichen als den in den Anlagen 1 bis 3 zu §§ 40 bis 42 dargestellten gezeigt, so bedeuten die Sinnbilder:

¹ Art. 2 der Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge vom 10.10.2006 (BGBl. I S. 2218).



Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge



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



Radverkehr



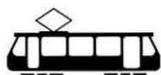
Fußgänger



Reiter



Viehtrieb



Straßenbahn



Kraftomnibus



Personenkraftwagen



Personenkraftwagen mit Anhänger



Lastkraftwagen mit Anhänger



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



Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas



Mofas



Gespannfuhrwerke

2 Das Sinnbild „Gespannfuhrwerke“ ist im Vorgriff auf eine Änderung des § 39 Abs. 4 durch Verlautbarung des BMVBS vom 18.10.2004 (VkB1. S. 542) eingeführt worden. Im Z. 250 kann damit auch ein Verkehrsverbot für Pferdekutschen erlassen werden, z.B. für Weihnachtsmärkte oder andere touristische Ereignisse. Wird ein solches Verbot erlassen, muss die Entscheidung besonderen Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung i. S. d. § 45 Abs. 9 Rechnung tragen, weil andernfalls in die Rechte von eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieben der betroffenen Fuhrunternehmen eingegriffen wird (VGH München VD 2010, 288 = NZV 2011, 104).

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



Schnee- oder Eisglätte



Steinschlag



Splitt, Schotter



Bewegliche Brücke



Ufer



Fußgängerüberweg



Amphibienwanderung



Unzureichendes Lichttraumprofil



Flugbetrieb

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

VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43

Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1. Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.
2. Verkehrszeichen, die lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, sind nicht anzuordnen. Dies gilt auch für die Anordnung von Verkehrszeichen einschließlich Markierungen, deren rechtliche Wirkung bereits durch ein anderes vorhandenes oder gleichzeitig angeordnetes Verkehrszeichen erreicht wird. Abweichungen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesbehörde.
3. Verkehrszeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo dies nach den Umständen geboten ist. Über die Anordnung von Verkehrszeichen darf in jedem Einzelfall und nur nach gründlicher Prüfung entschieden werden; die Zuziehung ortsfremder Sachverständiger kann sich empfehlen.

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

(R-FGÜ 2001)

Inhaltsverzeichnis:

- 1. Grundsätze**

- 2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ**
 - 2.1. Allgemeines
 - 2.2. Örtliche Voraussetzungen
 - 2.3. Verkehrliche Voraussetzungen

- 3. Ausstattung von FGÜ**
 - 3.1. Allgemeines
 - 3.2. Beschilderung
 - 3.3. Markierung
 - 3.4. Ortsfeste Beleuchtung

1. Grundsätze

- (1) Fußgängerüberwege (FGÜ) nach § 26 StVO sind nach den Maßgaben der Verwaltungsvorschriften zu § 26 und zu den Zeichen 293 und 350 anzuordnen. Die vorliegenden Richtlinien ergänzen und präzisieren diese Verwaltungsvorschriften.
- (2) FGÜ sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn (vgl. VwV zu § 25 StVO), die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt¹.
- (3) Die Sicherheit von FGÜ kann durch ergänzende bauliche Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen verbessert werden. Derartige Kombinationen empfehlen sich insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.
- (4) Wenn sich an einem FGÜ Unfälle mit Personenschaden ereignet haben, ist zu prüfen, welche ergänzenden Maßnahmen gegen die Unfallgefahren geeignet und erforderlich sind. Lassen sich bestehende Gefahren nicht ausreichend durch ergänzende Maßnahmen verringern, ist der FGÜ durch eine andere Querungshilfe zu ersetzen.
- (5) Wenn vor einem FGÜ unabhängig von einem konkreten Querungsbedarf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht hinreichend eingehalten wird, so ist deren Beachtung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen durchzusetzen.

2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ

2.1 Allgemeines

- (1) FGÜ **dürfen nur** angelegt werden
 - innerhalb geschlossener Ortschaften
 - auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
 - an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
 - nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.
- (2) FGÜ **dürfen nicht** angelegt werden
 - in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)
 - auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA („Grüne Welle“)
 - über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)
 - über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
 - auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
 - im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)
- (3) FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.

¹ Zum Einsatz und zur Ausstattung weiterer Querungshilfen außer FGÜ sind die Regelwerke EAE, EAHV sowie die RiLSA zu beachten.

- (4) FGÜ sollten in Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überweges unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
- (5) Die Anlage von FGÜ über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper erfordert in der Regel die Abschränkung mit versetzten Absperrungen (Geländer/Umlaufgitter) an den Übergängen über den Gleisraum.

2.2 Örtliche Voraussetzungen

- (1) Die Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Wo haltende Fahrzeuge, Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand die Sichtweite einschränken, ist die Sicht z. B. durch in die Fahrbahn vorgezogene Aufstellflächen (Gehwegverbreiterungen) für und auf die Fußgänger sicher zu stellen (**Bilder 1a, 1b**).
- (2) Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem FGÜ im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nach Tabelle 1 nachzuweisen:

	Kfz-Geschwindigkeit (Vzul)	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

- (3) Mögliche Anordnungen von FGÜ an Bushaltestellen sind in den Bildern 2a und 2b dargestellt. Danach sind an Busbuchten FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus verdeckt wird. Halten Busse auf der Fahrbahn, so ist abweichend davon die Anordnung von FGÜ nur hinter der Haltestelle und nur dann zulässig, wenn
 - das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zuverlässig verhindert werden kann, z. B. durch Mittelinseln, und
 - die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegt.**(Bilder 2a, 2b)**
- (4) Ist vor FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten ein ausreichender Aufstellraum für den abbiegenden, einbiegenden oder kreuzenden Verkehr erforderlich, darf die Abrückung der Querungsstelle jedoch nicht mehr als 4 m von der direkten Gehweglinie betragen.

2.3 Verkehrliche Voraussetzungen

- (1) Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Anderenfalls kommen nur linienhaft wirkende Maßnahmen (z.B. Mittelstreifen oder Inseln in kurzen Abständen) in Betracht.
- (2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d.h. bei Mittelinseln für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Kfz/h \ Fg/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
0-50						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

- (3) **Außerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.
- (4) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **unterhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind – wenn überhaupt erforderlich – in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.
- (5) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **innerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder – bei mehr als 450 Kfz/h - LZA in Betracht.
- (6) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken **oberhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel LZA erforderlich.

3. Ausstattung von FGÜ

3.1 Allgemeines

- (1) FGÜ sind mit Zeichen 293 StVO zu markieren. Sie sind – abgesehen von wartepflichtigen Zufahrten – mit Zeichen 350 StVO zu beschildern. Die Notwendigkeit weiterer Ausstattungselemente ergibt sich aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.
- (2) Im Annäherungsbereich an einen FGÜ (ca. 30 – 50 m) ist eine vorhandene Leitlinie (Zeichen 340) als Fahrstreifenbegrenzungslinie (Zeichen 295) fortzuführen, um das Überholverbot im Bereich des FGÜ zu verdeutlichen.
- (3) An FGÜ sollte die für den Kraftfahrzeug-Längsverkehr effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden. Beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite 8,50 m und mehr, ist dem Einbau einer Mittelinsel der Vorzug vor einer seitlichen Einengung zu geben.
- (4) Geländer und andere Absperreinrichtungen können verwendet werden, wenn Fußgänger in besonderen Fällen daran gehindert werden sollen, die Fahrbahn außerhalb des FGÜ zu überqueren. Eine versetzte Anlage des FGÜ in Kombination mit Absperrungen kann auch z. B. vor Schulen oder Werksausgängen angezeigt sein, um das unmittelbare Betreten eines FGÜ zu verhindern.
- (5) FGÜ sind behindertengerecht auszugestalten.

3.2 Beschilderung

- (1) An FGÜ ist das Zeichen 350 StVO rechts und links der Fahrbahn, bei Mittelstreifen oder -inseln rechts und links der Fahrstreifen anzuordnen. Dieses Zeichen darf weder mit anderen Schildern kombiniert noch als Fahrbahnmarkierungen aufgebracht werden.
- (2) Zur Sicherstellung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des FGÜ kann eine Wiederholung des Zeichens 350 StVO am Kragarm über der Fahrbahn (Torbogenwirkung) oder ggf. über dem Fahrstreifen erforderlich sein.
- (3) Alle Verkehrszeichen müssen auch bei Dunkelheit jederzeit eindeutig erkennbar sein. Wenn dies allein durch die vorhandene ortsfeste Beleuchtung nicht gewährleistet werden kann, sollen die Verkehrszeichen im Regelfall in Reflexfolie der Bauart Typ 3 nach DIN 67 520² ausgeführt sein. Bei den über der Fahrbahn bzw. über dem Fahrstreifen angebrachten Zeichen 350 kann es zur Gewährleistung der Erkennbarkeit bei Nacht notwendig sein, diese innenbeleuchtet auszuführen.

² DIN 67 520 „Retroreflektierende Materialien zur Verkehrssicherung“, Teil 4 „Lichttechnische Mindestanforderungen an Reflexstoffe mikroprismatischer Materialien“

3.3 Markierung

- (1) Die Markierung von FGÜ erfolgt parallel zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge nach RMS³.
- (2) FGÜ sollten 4 m breit sein, aber keinesfalls schmaler als 3 m markiert werden. Bei stärkerem Fußgängerverkehr sollte die Breite vergrößert werden.
- (3) FGÜ sind möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen, damit die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überqueren.
- (4) FGÜ sollen an baulichen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht unterbrochen werden.
- (5) Im Bereich von Mittelstreifen oder Mittelinseln ist die Markierung des FGÜ zu unterbrechen. Im Bereich von FGÜ sind Sperrflächen zu unterbrechen.
- (6) Die zur Markierung der FGÜ verwendeten Markierungsstoffe müssen die in den Technischen Regelwerken geforderten verkehrstechnischen Eigenschaften erfüllen⁴.

3.4 Ortsfeste Beleuchtung

- (1) Der FGÜ muss beleuchtet sein, damit Fußgänger auch bei Dunkelheit und bei regennasser Fahrbahn auf dem FGÜ und auf der Wartefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich erkennbar sind und die Erkennbarkeit der Markierung des FGÜ bei Nacht gewährleistet ist. Die Ausführung der Beleuchtung von FGÜ erfolgt nach DIN 5044⁵ und DIN 67523⁶.
- (2) Die durch die allgemeine Straßenbeleuchtung gegebenen Beleuchtungsverhältnisse sollten bei der Standortwahl von FGÜ ausgenutzt werden.
- (3) Wenn die in den Normen geforderten Werte durch die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht nachgewiesen werden können, ist eine zusätzliche ortsfeste Beleuchtung des FGÜ erforderlich.

Diese soll so ausgebildet und angeordnet werden, dass der FGÜ und die angrenzenden Warteflächen aus der jeweiligen Verkehrsrichtung angeleuchtet werden (d. h., die Beleuchtung soll nicht über der Mittelachse des Überweges angebracht sein).
- (4) Zur Erhöhung der Auffälligkeit des FGÜ empfiehlt sich die Verwendung einer von der durchgehenden Straßenbeleuchtung abweichenden Lichtfarbe.
- (5) Es ist zweckmäßig, die Beschilderung des FGÜ konstruktiv mit den besonderen Beleuchtungseinrichtungen des FGÜ zu verbinden.

³ Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)

⁴ Technische Lieferbedingungen für Markierungsmaterialien (TL-M). Außerdem gelten die Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV-M)

⁵ DIN 5044 "Straßenbeleuchtung", in Kürze DIN-EN 13201

⁶ DIN 67523 "Beleuchtung von Fußgängerüberwegen"

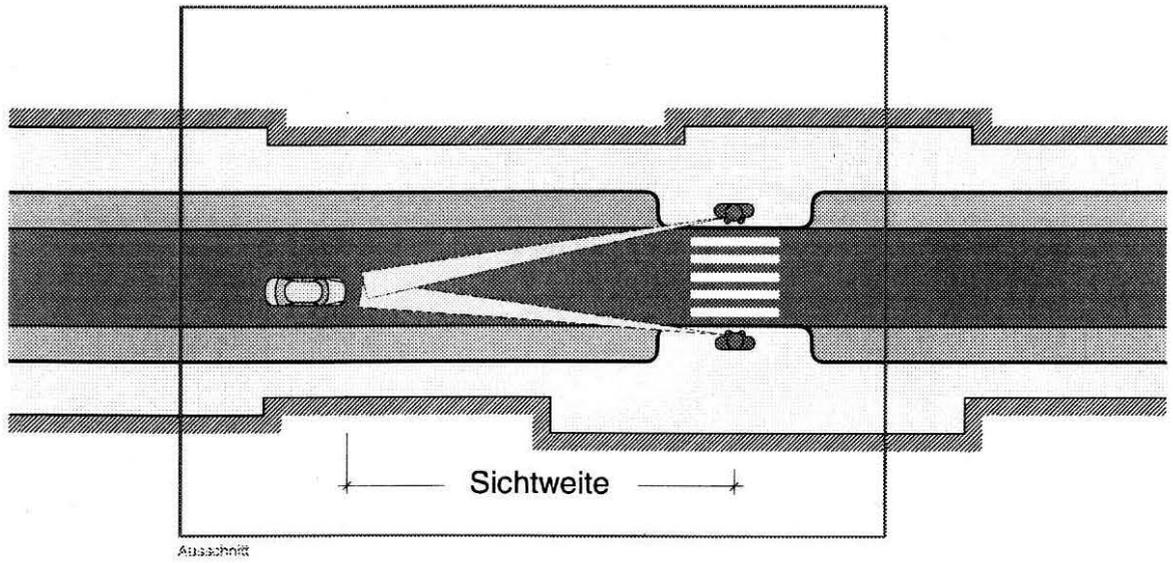


Bild 1a

H:\Daten\Projekt\Foto\Technik\01\A33.3.dwg

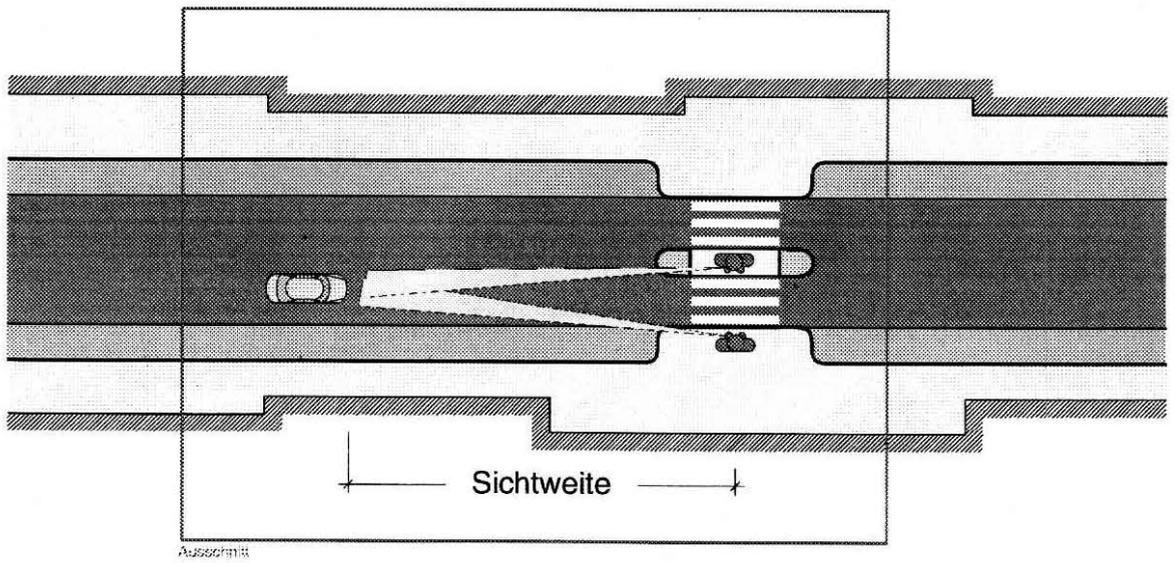


Bild 1b

H:\Daten\Projekt\Foto\Technik\01\A33.6.dwg