

Tempo 30, tagsüber, in der Pichelsdorfer Straße

## **Lösung über eine gerichtliche Entscheidung möglich?**

Dieses Dokument ist lediglich ein Denkanstoß, um die bereits vorhandenen Argumente\* für Tempo 30, tagsüber, ggf. über eine gerichtliche Entscheidung durchzusetzen

\* = vorhandene Argumente können auf Nachfrage in einem noch zu bestimmenden Umfang erstellt werden.

Gliederung zum Denkanstoß

1) Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. April 2016 in Heringsdorf

Quelle:

<http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-04-14-15-vmk/16-10-06-07-beschluss.pdf?blob=publicationFile&v=2>

Beachten Sie die Seiten 3, 4 und 20 in der vorliegenden PDF-Seitennumerierung

2) Ein Hinweis aus dem Internet

Quelle: <http://www.erika-ciesla.privat.t-online.de/stvo-45-9.html>

Bildschirmfoto vom 11.09.2016

3) §45 (vollständig)

Quelle: <http://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung/123-45-verkehrszeichen-und-verkehrseinrichtungen>

Bildschirmfotos vom 11.09.2016

11.09.2016 Frank Meyer (Koordination AG Verkehr)

## **1) Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 14./15. April 2016 in Heringsdorf**

Quelle:

<http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-04-14-15-vmk/16-10-06-07-beschluss.pdf?blob=publicationFile&v=2>

**Beschluss-  
Sammlung  
der  
Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf**

Briefpostanschrift:  
c/o Bundesrat  
11055 Berlin

Hausanschrift:  
Leipziger Str. 3-4  
10117 Berlin

Telefon: 030 -189100 -200, -206, -203  
oder -0  
Telefax: 030 - 1891 00-218  
Internet: [www.verkehrsministerkonferenz.de](http://www.verkehrsministerkonferenz.de)



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.1 der Tagesordnung:

Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Berichte der Ad-hoc-Arbeitsgruppe "Verbesserung des Miteinanders von Mensch und Verkehr" und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz den vom Bund vorgelegten Verordnungsentwurf zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur erleichterten Anordnung von Tempo 30 mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere im Streckenbereich vor Schulen, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern und fordert den Bund auf, entsprechend Ziffer 2 Satz 3 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 gleichzeitig auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO entsprechend zu ändern. In jedem Fall muss durch die Rechtsänderungen sichergestellt werden, dass vor den genannten Einrichtungen eine Anordnung von Tempo 30 die Regel ist. Weiterer Ermessenspielraum der Straßenverkehrsbehörden u. a. zur Anordnung von Tempo 30 kann nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz auch durch eine Streichung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (genereller Wegfall des Erfordernisses einer "qualifizierten besonderen Gefahrenlage") erreicht werden. Sie bittet den Bund, auch diese Ergänzung eingehend in Betracht zu ziehen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die in dem Bericht des Bundes zu TOP 4.1 dargestellte Zusage, entsprechend Ziffer 3 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 eine Klarstellung in den Verwaltungsvorschriften zur StVO vorzunehmen, dass die Verkehrsbehörden auch auf einem kurzen

Streckenabschnitt zwischen zwei bereits beschränkten Abschnitten eine angemessene Geschwindigkeitsbeschränkung zur Verstetigung des Verkehrsflusses anordnen können.

4. Der Bund wird aufgefordert, die Überarbeitung der RLS-90 unverzüglich abzuschließen, um dann zeitnah mit der unter Ziffer 4 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 beschlossenen Überarbeitung der Lärmschutz-RL-StV zu beginnen.
5. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die nach dem vorgelegten Entwurf der StVO-Änderung vorgesehene Klarstellung, dass die hohen Anforderungen an die Gefahrenlage i. S. v. § 45 Absatz 9 StVO nicht für die Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen gelten.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.2 der Tagesordnung:

Fernbusse

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Bericht bei der Evaluierung nach § 66 PBefG zu berücksichtigen. Sie betont, dass Fernbusse einen Beitrag zu einem ressourcenschonenden Verkehrssystem leisten.
3. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich dafür aus, § 1 Absatz 2 Satz 1 Ziffer 1 Bundesfernstraßenmautgesetz zu modifizieren und Kraftomnibusse mit Ausnahme solcher im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetz entsprechend ihrer Gewichtsklassen in die Mautpflicht einzu beziehen. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Straßen, und dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Fernbusse in gleicher Weise zu.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.3 der Tagesordnung:

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung 2030

Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Kenntnis.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.4 der Tagesordnung:

Einsatz von länderübergreifenden zusätzlichen Zügen im Fußballfanreiseverkehr;  
Bewältigung des polizeilichen Einsatzgeschehens bei Fußballspielen;  
Prüfbitten der IMK

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Arbeitskreises Öffentlicher Personenverkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz schließt sich der Beschlussfassung der Innenministerkonferenz von Juni 2015 zur Bedeutung des Einsatzes von zusätzlichen Zügen und Fanzügen für einen attraktiven und sicheren Fanreiseverkehr auf der Schiene und die Verringerung von Belastungen für Fahrgäste ohne Fußballbezug an und spricht sich für die Weiterentwicklung von bundesweiten Lösungsansätzen unter Beteiligung der Netzwerkpartner aus.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt hierzu den Entwurf des Projektberichts der Arbeitsgemeinschaft zu länderübergreifenden Fußball-Zusatzzügen zur Kenntnis. Sie spricht sich dafür aus, zur Finanzierung der Verkehrsleistung, zur Abdeckung von Vandalismusschäden, zur Organisation der Verkehre sowie zum Wagenmaterial und eventuellen Umbau die Gespräche zwischen Politik und DFL/DFB unter Federführung des Landes Nordrhein-Westfalen mit offener Beteiligung anderer interessierter Länder fortzusetzen und zu einem verursachergerechten Ergebnis zu führen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass eine verstärkte Nutzung der Möglichkeit von Beförderungsverboten im Öffentlichen Personenverkehr geeignet ist, Sicherheitsstörungen und Straftaten im Fußballreiseverkehr entgegen zu wirken.

Sie erachtet es für notwendig, das geltende Recht auf Anpassungsbedarf zu überprüfen. Dabei sollen auch geeignete ergänzende Maßnahmen einbezogen werden wie z. B. das Instrument eines Stadion-Verbots für konkret definierte Fangruppen sowie eines begleitenden Datenaustauschs zwischen Vereinen und Verkehrsunternehmen.

Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich dafür aus, eine länderoffene Arbeitsgruppe unter der Federführung des Landes Nordrhein-Westfalen und unter Beteiligung von VDV und DB einzurichten, die diese Fragen prüft und gegebenenfalls konkrete Vorschläge zur Anpassung des geltenden Rechts erarbeitet. Gegebenenfalls ist die Unterstützung eines rechtlichen Gutachters einzuholen.

Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.5 der Tagesordnung:

Umsetzungsfragen des Ausbaus von Breitbandhochgeschwindigkeitsnetzen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Ausbau der digitalen Hochgeschwindigkeitsnetze und die vom Bund hierzu unternommenen Anstrengungen. Wo möglich und zweckmäßig sollten Synergieeffekte zwischen Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich und dem Ausbau digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze genutzt werden.
3. Der Arbeitskreis Straßenbaupolitik wird gebeten, den Entwurf des Gesetzes zur Erleichterung des Ausbaus digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze (DigiNetzG) unter dem Blickwinkel der Auswirkungen der im jeweiligen Verfahrensstadium erreichten Regelungen auf die Straßenbulasträger zu begleiten, in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auszuwerten und bei Bedarf der Verkehrsministerkonferenz über die Ergebnisse und gebotenen Schlussfolgerungen zu berichten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.6 der Tagesordnung:

Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung

1. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf den hohen Stellenwert, den sowohl die Sicherstellung von Mobilität als auch der Schutz der menschlichen Gesundheit haben. Sie nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass die anhaltend hohen Stickstoffoxid-Emissionen in deutschen Städten zu immissionsbedingten Verkehrsbeschränkungen führen könnten.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beauftragt eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und unter Federführung von Berlin und Bremen, bis zur Herbstsitzung einen Bericht vorzulegen, der Maßnahmen für eine mobilitätssichernde Einhaltung der Immissionsgrenzwerte aufzeigt und bewertet.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 4.7 der Tagesordnung:

Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Festlegungen der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015 und der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 3. Dezember 2015 in Berlin zur dauerhaften Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über den 31. Dezember 2019 hinaus. Diese Entscheidung unterstützt die Umsetzung der Beschlüsse der Sonder-VMK vom 2. Oktober 2013 zur Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, bis Ende des Jahres 2016 die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms in das Gesetzgebungsverfahren zu bringen. Hierbei ist das seit 20 Jahren konstant mit 332,56 Millionen Euro ausgestattete Programm zweckgebunden auf 500 Millionen Euro jährlich finanziell auszuweiten und angemessen zu dynamisieren.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass darüber hinaus ab 1. Januar 2020 eine verbindliche, zweckgebundene Mittelbereitstellung in angemessener Höhe zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden erforderlich ist, um Planungs- und Investitionssicherheit zu gewährleisten.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 5 der Tagesordnung:

Videüberwachung im ÖPNV

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, wenn die Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ihre Sicherheitskonzepte weiter entwickeln und bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen entsprechende Vorgaben formulieren.
2. Die Verkehrsministerkonferenz sieht mit Sorge, dass der Zusammenschluss der Aufsichtsbehörden für den Datenschutz im nicht-öffentlichen Bereich ("Düsseldorfer Kreis") eine "Orientierungshilfe Videüberwachung in öffentlichen Verkehrsmitteln" verabschiedet hat, die einer weiteren Entwicklung dieses Sicherheitskonzeptes entgegensteht.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Innenministerkonferenz, den Einsatz von Videoaufzeichnungsanlagen in öffentlichen Verkehrsmitteln zur präventiven Gefahrenabwehr und für Zwecke der Strafverfolgung unter Berücksichtigung der Fahrgastinteressen aus polizeilicher Sicht zu bewerten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Innenministerkonferenz zudem, im Sinne einer einheitlichen Sicherheitsphilosophie im öffentlichen Personenverkehr darauf hinzuwirken, die geltenden datenschutzrechtlichen Vorgaben entsprechend den Regelungen im Bundespolizeigesetz anzupassen. Dadurch soll eine flächendeckende, tageszeitunabhängige Videoaufzeichnung in öffentlichen Verkehrsmitteln geschaffen werden, die gleichzeitig die Vorgaben des Datenschutzes beachtet.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 6.1 der Tagesordnung:

Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung 2011 bis 2020 zur Kenntnis. Sie stellt fest, dass trotz der erheblichen Anstrengungen in der Verkehrssicherheitsarbeit die Unfallentwicklung insbesondere bei den tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern zunehmend Anlass zur Sorge gibt. Nach einem jahrzehntelangen tendenziellen Rückgang der Zahl der Getöteten ist seit dem Jahr 2015 gegenüber dem Jahr 2013 mit einem Anstieg um mehr als 3 Prozent bundesweit eine negative Trendumkehr erkennbar. Auch im europäischen Vergleich hat sich die Quote der Getöteten je eine Million Einwohner zwischen 2011 und 2014 verschlechtert. Andere europäische Länder haben bei dem Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu senken, größere Fortschritte erreicht. Die Verkehrsministerkonferenz bekennt sich erneut zu diesem Ziel. Sie hält aber vor dem Hintergrund der aktuellen Unfallentwicklung verstärkte Anstrengungen und fokussierte Maßnahmen für dringend erforderlich, wenn dieses Ziel noch erreicht werden soll.
2. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt, dabei von einem gefährdungsorientierten Ansatz auszugehen, wonach vor allem die Maßnahmen ergriffen werden sollen, die mit Blick auf die Verminderung der Unfälle insbesondere bei den Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr einen hohen Nutzen versprechen. Dies gilt für die Handlungsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik gleichermaßen.

3. Im Hinblick auf die Infrastruktur sind nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz verstärkte Anstrengungen vor allem im Bereich der mit Abstand unfallträchtigsten Straßen - den Landstraßen - erforderlich. Dies betrifft die Einrichtung von Schutzmaßnahmen gegen Baumunfälle, die überproportional tödlich enden, ebenso wie verstärkte infrastrukturelle Maßnahmen zum Schutz vor den Folgen von Motorradunfällen und die gezielte Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Neben infrastrukturellen Maßnahmen ist auch zu prüfen, ob das Instrument der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeiten auf diesen Straßen ziel- und ortsgenau stärker genutzt werden kann.
4. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den Ansatz des Bundes, einen Schwerpunkt auf verstärkte Maßnahmen im Innerortsbereich zu legen. Sie erwartet dabei insbesondere den Schutz sozialer Einrichtungen, wo eine Anordnung von Tempo 30 die Regel werden soll. Weiterer Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörden u. a. zur Anordnung von Tempo 30 kann nach Ansicht der Verkehrsministerkonferenz auch durch eine Streichung des § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO (genereller Wegfall des Erfordernisses einer "qualifizierten besonderen Gefahrenlage") erreicht werden.
5. Angesichts der weiter überproportional hohen Unfallbeteiligung in der Gruppe junger Fahrer und der auch aufgrund der demographischen Entwicklung zunehmenden Gefährdung von Verkehrsteilnehmern im Seniorenalter sind auch die Anstrengungen in diesen Bereichen zu forcieren. Anreize für freiwillige Gesundheitschecks für ältere Verkehrsteilnehmer sollten verstärkt und im Bereich der Fahreignung und Ausbildung auch Feedbacksysteme vermehrt in den Blick genommen werden. Auch die Reform des Fahrlehrerrechts muss mit der Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrlehrerlaubnisprüfung ebenso einen Beitrag leisten wie die angestrebte Verbesserung der Fahranfängervorbereitung.
6. Die Verkehrsministerkonferenz tritt dafür ein, die Marktdurchdringung mit sicherheitsfördernden Assistenz- und Fahrsicherheitssystemen wie etwa die schnelle Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw oder automatische Notbremssysteme

zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern zu beschleunigen. Sie fordert die Bundesregierung auf, die zu erwartenden Wirkungen des zunehmend automatisierten Fahrens insbesondere auch während der Phase des Mischverkehrs von automatisierten und konventionellen Fahrzeugen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen untersuchen zu lassen, um Risiken und Chancen dieser Technologie frühzeitig abschätzen zu können.

7. Eine konsequente Überwachung der Regeln der Straßenverkehrsordnung bleibt unverzichtbar. Die Verkehrsministerkonferenz hält es trotz der derzeit besonderen Herausforderungen der Polizei in anderen Bereichen gerade angesichts der tendenziell ungünstigen Unfallentwicklung für dringend erforderlich, die Überwachungstätigkeit aufrecht zu erhalten und insbesondere im Hinblick auf die Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallschwerpunkten gezielt zu intensivieren. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Innenministerkonferenz darauf hinzuwirken, dass die Polizei ihre Anstrengungen in diesem Bereich und auch in der Verkehrserziehung und -aufklärung fortführt und ausbaut.
8. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu prüfen, ob das Verbot der Mobiltelefonnutzung beim Fahren allgemeiner formuliert werden kann, um neue Entwicklungen bei der Kommunikationstechnik und im Nutzerverhalten zu erfassen, die in ähnlicher Weise die Verkehrssicherheit gefährden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 7.1 der Tagesordnung:

Flugnavigationsanlagen und Ausbau der Windenergieerzeugung

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, anknüpfend an den Bericht vom 18. Februar 2016 erneut zu prüfen und für jede Anlage darzustellen, welche Gründe im Einzelfall gegen die Umsetzung des neuen ICAO-Anleitungsmaterials im Sinne einer Reduzierung der Schutzbereiche unter Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs sprechen. Dabei soll auch die Möglichkeit von Anpassungen der jeweiligen Schutzbereiche auf ein Maß zwischen 15 km Radius und 10 km Radius berücksichtigt werden.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 7.2 der Tagesordnung:

Erstellung eines Nationalen Luftverkehrskonzeptes

1. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass allen Ländern nach Kenntnis der Grundzüge und Kernthesen ausreichend Gelegenheit und Zeit eingeräumt wird, ihre Positionen bei der Erarbeitung des Luftverkehrskonzeptes einzubringen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erneut darum, die entscheidende Frage der (Rechts-)Qualität und Verbindlichkeit des Konzeptes zu klären.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 7.4 der Tagesordnung:

Bonusliste leise Flugzeuge

Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt den Beschluss der Umweltministerkonferenz (TOP 41 der Sitzung am 13. November 2015), die aktuell angewandte Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu novellieren und dabei eine Übernahme der ACI-Liste (Airport Council International) zu prüfen.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 7.5 der Tagesordnung:

Detektion und Abwehr von zivilen unbemannten Luftfahrzeugen

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Beschluss der Innenministerkonferenz (TOP 12 der Sitzung am 3./4. Dezember 2015) und den Bericht des Arbeitskreises Luftverkehr zur Kenntnis.
2. Sie bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, eine restriktivere Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung von Unmanned Aircraft Systems (UAS) und Flugmodellen zu prüfen. Dabei sollten die konkreten Anregungen der Innenministerkonferenz (insbesondere die Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Reglementierung der Nutzung von Flugmodellen sowie die Notwendigkeit von Auflagen für den Verkauf oder Besitz, eine Erfassung der Erwerber von UAS sowie eine verpflichtende Schulung für Steuerer) einfließen, ohne sinnvolle gewerbliche Einsatzmöglichkeiten von UAS auszuschließen bzw. unangemessen zu erschweren.



Beschluss  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14./15. April 2016  
in Heringsdorf

Punkt 7.6 der Tagesordnung:

Marktbasierte Klimaschutzinstrumente

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt ihren Beschluss aus der Sitzung am 8./9. Oktober 2015 und bittet das BMVI darum, darauf hinzuwirken, dass auf der ICAO-Vollversammlung vom 27. September bis 7. Oktober 2016 eine Einigung über ein gleichermaßen wirksames wie praktikables weltweites Klimaschutzsystem erzielt und dieses spätestens ab 2020 implementiert wird.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, dem Arbeitskreis Luftverkehr über den Fortgang der Angelegenheit zu berichten.

## 2) Ein Hinweis aus dem Internet

Quelle: <http://www.erika-ciesla.privat.t-online.de/stvo-45-9.html>

Bildschirmfoto vom 11.09.2016

# Straßenverkehrsordnung (StVO)

## § 45

**(9)** Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Abweichend von Satz 2 dürfen zum Zwecke des Absatzes 1 Satz 1 oder 2 Nr. 3 Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs auch angeordnet werden, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge 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.

### **3) §45 (vollständig)**

Quelle: <http://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung/123-45-verkehrszeichen-und-verkehrseinrichtungen>

Bildschirmfotos vom 11.09.2016



stvo.de – Die Informations-Plattform zum Thema Automobil und Verkehrsrecht

Aktuelle Seite: Start > **Straßenverkehrsordnung** > § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

## § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

**Verkehrseinrichtungen** **Straßenverkehrsbehörden** **§ 45 StVO** **Verkehrszeichen**



Stand: **01.04.2013**

(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

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

(1a) Das gleiche Recht haben sie ferner

- in Bade- und heilklimatischen Kurorten,
- in Luftkurorten,
- in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
- in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen, hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes,
- hinsichtlich örtlich begrenzter Maßnahmen aus Gründen des Arten- oder Biotopschutzes
- 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,
- in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie
- in unmittelbarer Nähe von Erholungsstätten außerhalb geschlossener Ortskerne, wenn dadurch anders nicht vermeidbare Belästigungen der dortigen Bevölkerung verschlössen werden können.

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen

- im Zusammenhang mit der Einrichtung von Parkmöglichkeiten für Großveranstaltungen,
- im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Gebärmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen,
  - 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,
- zur Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen,

- zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung in diesen Bereichen sowie
- 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 und geteilte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungsspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.

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

(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Grundlage des Straßenverkehrszeichensplaner vorgelegten Verkehrszeichensplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichensplans 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 dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.

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

(3) Im Übrigen bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen und zu entfernen sind, bei Straßenbahnemissionsweldern nur darüber, wo diese so anzubringen sind, wie Zeichen 437 zeigt. Die Straßenbaubehörden legen – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Ausgestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung, fest; ob Leitposten 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 Bausträger verpflichtet, sonst der Eigentümer der Straße. Das gilt auch für die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnete Beleuchtung von Fußgängerüberwegen.

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

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

(7a) Die Besatzung 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. Absatz 3 geschlossener Ortschaften können sie mit Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörden die nach § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe c zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 auf 120 km/h anheben.

(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abzeichen 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 5 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. Vor jeder Entscheidung sind die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei zu hören. Wenn auch diese Behörden zu hören sind, ist dies bei den einzelnen Zeichen gesagt.

2. Vor jeder Entscheidung sind erforderlichenfalls zumutbare Umleitungen im Rahmen des Möglichen festzulegen.

3. III. 1. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anbringung und Entfernung folgender Verkehrszeichen:

4 a) auf allen Straßen der Zeichen 201, 261, 269, 275, 279, 290.1, 290.2, 330.1, 330.2, 331.1, 331.2, 363, 460 sowie des Zusatzzeichens „abknickende Vorfahrt“ (Zusatzzeichen zu Zeichen 306),

5 b) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Bundesstraßen, des Zeichens 250, auch mit auf bestimmte Verkehrsarten beschränkten Sinnbildern, wie der Zeichen 251 oder 253, sowie der Zeichen 262 und 263,

6 c) auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen sowie auf Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften: der Zeichen 276, 277, 280, 281, 295 als Fahrstreifenbegrenzung und 296,

7 d) auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen: der Zeichen 209 bis 214, 274 und 278,

8 e) auf Bundesstraßen: des Zeichens 274 samt dem Zeichen 278 dann, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf weniger als 60 km/h ermäßigt wird.

9. 2. Die obersten Landesbehörden sollten jedenfalls für Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, die in Nummer 1 Buchst. 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 („Grünleife“).

11 a 5. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr dafür beauftragten Stelle zur Anordnung der Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3. Die Zeichen werden durch die zuständige Straßenbaubehörde aufgestellt.

12. IV. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Aufstellung und Entfernung folgender Verkehrszeichen auf allen Straßen: der Zeichen 293, 306, 307 und 354 sowie des Zusatzzeichens „Nebenstrecke“.

13. V. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das Bundesministerium für Verkehr 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 III bis V nicht, wenn 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 Veranstaltung eine Umleitung des Schwerverkehrs empfehlen.

IX. Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie und mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen

17. Der begünstigte Personenkreis ergibt sich aus Nummer II 1, 2 und 3 Buchstabe a und b zu § 46, zu Absatz 1 Nummer 11 (Randnummer 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 erwählten Personenkreis zur Verfügung stehen, können, 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 Schulen, Krankenhäusern, Orthopädischen Kliniken.

20. b) Zur Benutzung von speziell durch Verkehrszeichen gekennzeichneten Parkplätzen für schwerbehinderte Menschen berechtigt der EU-einheitliche Parkausweis, den das zuständige Bundesministerium im Verkehrsblatt bekannt gibt.

21. c) Die Kennzeichnung dieser Parkplätze erfolgt in der Regel durch die Zeichen 314 oder 315 mit dem Zusatzzeichen „Rollstuhlfahrersymbol“.

22. Ausnahmsweise (Hd. Nummer 74 der Anlage 2) kann eine Bodenmarkierung „Rollstuhlfahrersymbol“ genügen.

23. 2. a) Parkplätze für bestimmte schwerbehinderte Menschen des oben erwähnten Personenkreises, z. B. vor der Wohnung oder in der Nähe der Arbeitsstätte, setzen eine Prüfung voraus, ob

25 — ein Parksonderrecht erforderlich ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn Parksonderrecht nicht besteht oder der schwerbehinderte Mensch in zumutbarer Entfernung eine Garage oder einen Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes hat,

25 — ein Parksonderrecht vertretbar ist. Das ist z. B. nicht der Fall, wenn ein Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet wurde,

26 — ein zeitlich beschränktes Parksonderrecht genügt.

27 b) (weggefallen)

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

29. X. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkrechte)

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 üblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

30. 2. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder Zeichen 290.1 mit Zusatzzeichen „Bewohner mit Parkausweis ... frei“, in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen „nur Bewohner mit Parkausweis ...“ anzuzuordnen. Eine bereits an-geordnete Beschilderung mit Zeichen 314 (Anwohnerparkrecht nach altem Recht) bleibt weiterhin zulässig. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nummer 6), kommen nur Zeichen 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 Nummer 4) des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 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 Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches 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 Parkflächen für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nummer 3) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eines Gesamtbeurteilung der ortsangemessenen Höchstausdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt.

33. 5. Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung anfallsiger 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. Nummer 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 angeordnete 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 werden, wenn die einschlägigen Einzelzeile 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 anderen deutlich erkennbaren Fahrzeuges 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 Wohnungswesen 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 inörtliche Vorfahrtstraßenetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes, katastrophenschutz-, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

38. 2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Sie dienen vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht.

39. 3. Durch die folgenden Anordnungen und Merkmale soll ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt werden:

40. a) Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch Markierung von Senkrecht- oder Schrägparkständen, wo nötig auch durch Sperrflächen (Zeichen 298) am Fahrbahnrand, eingengt werden. Werden bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgenommen, darf von ihnen keine Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung, keine Lärmbelastigung 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 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 den Zeichen 244.1 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 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 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine zentralistische Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsbüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.

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

Zu Absatz 2

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 Anordnung der Straßenbaubehörde und der Polizei aufheben oder ändern. Ist von vornherein mit Beschränkungen oder Verböten von mehr als drei Monaten Dauer zu rechnen, so haben die Straßenbaubehörden die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörden über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einzuholen.

47. II. Schutz gefährdeter Straßen

1. Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden und die Polizei haben ihr Augenmerk darauf zu richten, daß frostgefährdete, hitzegefährdete und abgenutzte Straßen nicht in ihrem Bestand bedroht werden.

48. 2. Die Straßenverkehrsbehörden und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße außer wegen Frost- oder Hitzegefährdung erlassen hat, gilt Nummer I entsprechend. Die Straßenverkehrsbehörde darf Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote, welche die Straßenbaubehörde zum Schutz der Straße erlassen hat, nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde aufheben oder einschränken. Ausnahmegenehmigungen bedürfen der Anhörung der Straßenbaubehörde.

49. 3. Als vorbeugende Maßnahmen kommen in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) und wiederholte Verkehrsverbote (z. B. Zeichen 278) in Betracht. Das Zeichen 274 ist in angemessenen Abständen zu wiederholen. Die Umleitung der betroffenen Fahrzeuge ist durch Zeichen mit schellerer oder stärkerem Verstand 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 die für Straßenverkehrsbehörden 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 Straßenverkehrsbehörden, die Straßenbaubehörde und die Polizei hören. Das gilt nicht, wenn ein Planfeststellungsverfahren vorausgegangen ist.

52. II. Für Übergänge anderer Schienenbahnen vgl. Nummer VI zu Zeichen 201; Rn. 11 ff.

Zu Absatz 3

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

56. IV. Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

1. Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf zu achten, daß die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, und die Sicht an Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven unbehindert ist 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 Leitposten, Leit tafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend sicher lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignen haben, müssen bei Nacht beschildert werden.

57. 2. 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 Straßenbauverwaltung, 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 Verkehrszeichensplans 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,

67. 2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht oder

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

Zu Absatz 7

69. I. Zur laufenden Straßenunterhaltung gehört z. B. die Beseitigung von Schlaglöchern, die Unterhaltung von Betonplätzen, die Pflege der Randstreifen und Verkehrssicherungsanlagen, in der Regel dagegen nicht die Erneuerung der Fahrbahndecke.

70. II. Notmaßnahmen sind z. B. die Beseitigung von Wasserrohrbrüchen und von Kabelschäden.

Zu Absatz 8

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

Zu Absatz 9

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