

Gutachten: Radfahrstreifen / PBL

Stellungnahme zu den verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur
Einrichtung eines Radfahrstreifens bzw. einer Protected Bike
Lane in der Hohenzollernstraße in Mönchengladbach

Erstellt von

Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt
re|Rechtsanwälte PartGmbB

im Auftrag von

ADFC Mönchengladbach e.V.

02. Mai 2025

Inhalt

I.	Vorbemerkung.....	3
II.	Sachverhalt.....	4
1.	Lage und örtliche Gegebenheiten	4
2.	Radwege und PBL	4
3.	Gerichtsverfahren	5
4.	Gestaltungsoptionen für den Radverkehr.....	6
III.	Rechtliche Beurteilung der Möglichkeiten für Radverkehrsinfrastruktur	8
1.	Anordnung von Tempo 30.....	8
2.	Anordnung eines Radfahrstreifens	8
a.	Sicherheit und Ordnung des Radverkehrs	8
b.	Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrradverkehr	9
3.	Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens (PBL)	12
a.	Straßenverkehrsrechtlich zulässige Markierung.....	13
b.	Verkehrsrechtliche Zulässigkeit von Trennelementen.....	13
IV.	Zusammenfassung und Ergebnis.....	13

I. Vorbemerkung

Mit einer „Protected Bike Lane“ in der Hohenzollernstraße ist die Stadt Mönchengladbach im Eilverfahren sowohl vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf und dem OVG Münster unterlegen. Damit stellt sich die Frage, wie die erheblichen Defizite für den Radverkehr in dieser Straße, die bereits im Masterplan Nahmobilität von Mönchengladbach aus dem Jahr 2017 thematisiert worden waren, behoben werden können.¹ Der Fahrradweg im Bestand ist viel zu schmal und aufgrund von starken Asphalt- und Baumwurzelschäden nicht funktionsfähig. Er lässt sich nur mit unverhältnismäßigem finanziellen Aufwand durch regelgerechten Neubau und Anpassung der Straßenentwässerung durch Versetzen der Straßenabläufe und Anpassung der Kanalleitungen an aktuelle verkehrsplanerische Vorgaben anpassen. Der Rückbau des geschützten Radfahrstreifens ist über die Straße selbst hinaus von Bedeutung, da die Hohenzollernstraße Teil einer ausgewiesenen Hauptradverbindung in Mönchengladbach ist und parallele Routen aufgrund der Topografie, einer Fußgängerzone und anderer Zielorte ausscheiden.

Es soll daher im Folgenden geprüft werden, ob nicht doch rechtliche Möglichkeiten zum Bau eines geschützten – oder zumindest ungeschützten – Radfahrstreifens bestehen. Da es sich bei den Gerichtsbeschlüssen um Eilentscheidungen mit erleichterten Beweis- und Ermittlungsmaßstäben handelt, soll zunächst der Sachverhalt etwas genauer aufgeklärt werden. Dies betrifft insbesondere die Frage, ob der Fahrradweg im Bestand so gefahrlos benutzbar ist, wie von den Gerichten angenommen wurde.

Weiterhin geht aus der Gerichtsentscheidung hervor, dass die seit der Reform vom Oktober 2024 in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO vorgesehene neue Option der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden Fahrradverkehr von der Stadt Mönchengladbach noch nicht zur Begründung der Anordnung herangezogen werden konnte. Dies ist eine verpasste Chance.

Im Folgenden soll dies nachgeholt werden. Wir werden dabei insbesondere prüfen, welche Bedingungen vorliegend gegeben sind und welche weiteren Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um in einem neuen Anlauf einen Radfahrstreifen oder eine „Protected Bike Lane“ rechtskonform und gerichtsfest umzusetzen.

¹ Masterplan Nahmobilität – Endbericht (2017), https://www.moenchengladbach.de/fileadmin/user_upload/FB61/Mobilitätsmanagement_6.M/Bericht_MNM_a-komprimiert.pdf (abgerufen am 26.04.2025), S. 190 ff., 254.

II. Sachverhalt

1. Lage und örtliche Gegebenheiten

Die Hohenzollernstraße führt durch die Innenstadt von Mönchengladbach, wobei sie sich von Süden ungefähr 1.600 m nach Norden erstreckt und dann in den Nordring übergeht. Von der Stadt wird sie als Hauptverkehrsstraße eingestuft und ist Teil der Bundesstraße 57.

Eine Teilstrecke von ca. 800 m zwischen den Einmündungen Neuhof- und Künkelstraße wird von einem etwa 5-8 m breiten baumbestandenen Mittelstreifen unterteilt, der überwiegend zum Parken benutzt wird. Die Straße ist in diesem Bereich nach Rückbau der beidseitigen „Protected Bike Lanes“ für Kfz wieder vierstreifig ausgebaut. Insgesamt hat sie dort eine Breite zwischen 30 m und 36 m. Außerhalb dieses Abschnitts, südlich der Rheinbahnstraße und nordöstlich der Eickener Straße ist die Straße zweistreifig (siehe Skizze als Anlage 1).

Eine Verkehrserhebung von Ende August, Anfang September 2024 zeigt, dass in der Straße wochentäglich in beide Richtungen zwischen 8.000 und 9.000 Kfz/24h unterwegs sind. Am Wochenende ist diese Zahl stark reduziert. Die Verkehrszahlen sind damit weit entfernt von der typischen Kapazitätsgrenze für vierstreifig ausgebaute Straßen (1.800 – 2.600 Kfz/h gemäß RAS 06, S. 70, das entspricht etwa 18.000 – 26.000 Kfz/24h) und liegen unter der Kapazitätsgrenze einer einstreifigen Fahrbahn (siehe Monitoringbericht der Stadt Mönchengladbach, Berichtsvorlage Nr. 3572/X, S. 3).

Aufgrund dieser Verkehrszahlen würde vielmehr jeweils ein Fahrstreifen in beide Richtungen ausreichen. Dem entspricht auch die Beobachtung, dass während der Zeit, in der die Straße auf je einen Kfz-Fahrstreifen in jede Richtung reduziert war, keine nennenswerten Staus zu verzeichnen waren.

2. Radwege und PBL

Beidseitig der Hohenzollernstraße befinden sich Hochbordradwege, die vor Jahrzehnten angelegt wurden. Die Stadt hat die Benutzungspflicht für diese Radwege bereits 2017 aufgehoben. Auf einem Großteil des Streckenabschnittes zwischen Neuhof- und Künkelstraße stehen dicht am Rand des Radweges alte Bäume, so dass hier vielfach Wurzelschäden bestehen. Die Asphaltdecke des alten Radwegs ist durch die Wurzeln der Alleeabäume aufgeplatzt und weist Verwerfungen von bis zu 26 cm auf. Es gibt zudem tiefe Schlaglöcher.

Außerdem ist der Radweg mit 1 – 1,25 m ursprünglich geplanter Breite und das bei fehlendem Sicherheitstrennstreifen nach heutigen Maßstäben weniger als halb so breit wie nach

geltenden technischen Regelwerken erforderlich (die technischen Regelwerke gehen von einer Regelbreite von 2 m und bei geringer Radverkehrsdichte von 1,60 m aus, erforderlich wären aber zusätzlich noch 50 - 75 cm Sicherheitstrennstreifen, vgl. RAST 06, S. 84, Tab. 28 sowie ERA 2010, S. 16, Tab. 5). Die tatsächlich gemessene Breite ist aufgrund der Schäden durch den Baumbestand und anderer Beeinträchtigungen inzwischen sogar noch geringer und beträgt an der schmalsten Stelle unter 70 Zentimeter, Bäume wachsen schräg in den Radweg und schränken das Lichtraumprofil zusätzlich ein.

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität der Stadt Mönchengladbach hatte am 19.05.2022 beschlossen (Beschlussvorlage Nr. 849/X), jeweils eine der bisherigen zwei Fahrspuren in jede Richtung als ca. 2 m breite „Protected Bike Lane“ (PBL) einzurichten. Für den motorisierten Verkehr sollte jeweils ein Fahrstreifen von ca. 3,25 m Breite verbleiben. Abgegrenzt wurden diese PBL jeweils mit zwei Breitstrichen (je 25 cm Breite und 20 cm Zwischenraum) in denen bauliche Trennelemente eingefügt wurden. Durch die bauliche Trennung sollte Kindern und Familien die verkehrssichere Teilnahme im Straßenverkehr ermöglicht werden.

Im Zuge der Einrichtung der PBL wurde in der Hohenzollernstraße Tempo 30 angeordnet. Begründet wurden dies unter anderem damit, dass Kfz-Fahrer beim Ausparken nicht auf die aufgeklebten Beton-Trennelemente geachtet hatten und dagegen gefahren waren.

Die Zahlen des Radverkehrs lagen bei einer Verkehrserhebung im Sommer 2024 zur Zeit der PBL bei etwas über 500 Fahrradfahrenden täglich in beide Richtungen. Aufgrund von Vergleichen zu Erhebungen vor der Einrichtung der PBL konnte ein erheblicher Anstieg der Radfahrenden ermittelt werden (Monitoringbericht der Stadt Mönchengladbach, S. 4 f.)

Laut dem Unfallatlas der statistischen Landesämter hat es in den letzten fünf Jahren vor der Einführung der PBL auf dem Streckenabschnitt zwischen Neuhofstraße und Künkelstraße jährlich durchschnittlich ein bis zwei Unfälle mit Radfahrerbeteiligung gegeben, auch mit schweren Verletzungen eines Radfahrenden (2022 in Höhe Schwogenstraße).

3. Gerichtsverfahren

Im Mai 2024 hat eine Einzelperson gegen die PBL vor dem Verwaltungsgericht Klage erhoben und einen Eilantrag auf Beseitigung gestellt. Am 25.02.2025 hat das VG Düsseldorf daraufhin den Rückbau innerhalb von drei Wochen angeordnet. Das Gericht hat diese Entscheidung vor allem damit begründet, dass bereits „funktionsfähige beiderseitige Radwege in den Straßenseitenräumen vorhanden“ seien, so dass keine Gefahren für die Sicherheit des Fahrradverkehrs bestehen würden. Außerdem seien die verwendete Markierung und die Klebebordsteine aus Beton nicht StVO-konform.

Diese Entscheidung wurde im Wesentlichen nach einer Beschwerde der Antragsgegnerin, also der Stadt Mönchengladbach, vor dem OVG Münster aufrechterhalten. Allerdings wurde der Stadt eine etwas großzügigere Frist zum Abbau der PBL eingeräumt. Für die Argumente der Gerichte wird auf die Gerichtsentscheidungen (VG Düsseldorf, Beschluss vom 25.02.2025 – Az. 6 L 3858/24, <https://openjur.de/u/2513556.html>; OVG Münster, Beschluss vom – Az 8 B 238/25, bislang unveröffentlicht, siehe Anlage 2) sowie auf die unten stehenden Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen der PBL verwiesen (siehe unten S. 7 ff.).

Aus rechtlicher Sicht ist wichtig festzuhalten, dass es sich bei den Beschlüssen nicht um Urteile, sondern um Entscheidungen des vorläufigen Rechtsschutz handelt. Das bedeutet, dass insbesondere die Ermittlung des Sachverhalts nur summarisch und nach dem Vortrag der Parteien und mit Hilfe von u.a. „Google StreetView“ erfolgt ist, nicht aber auf Grundlage einer gründlichen Amtsermittlung oder gar eines Ortstermins durch das Gericht.

Eine endgültige rechtskräftige Entscheidung bliebe daher dem Hauptsacheverfahren vorbehalten. Es ist jedoch anzunehmen, dass dieses sich aufgrund der Beseitigung der PBL erledigt, so dass die Beschlüsse auch für die Parteien keine bleibende Bindungswirkung entfalten werden (vgl. § 121 VwGO). Das bedeutet, dass die Verwaltung nicht daran gehindert ist, trotz der Gerichtsbeschlüsse nach Abschluss des Verfahrens erneut auf neuer Rechtsgrundlage einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn anzuordnen.

4. Gestaltungsoptionen für den Radverkehr

Durch die Klage gegen die PBL und das damit verbundene Eilverfahren zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung und Beseitigung der PBL ist eine wichtige Hauptradverbindung in Mönchengladbach entfallen.

Der Masterplan Nahmobilität zeigt, dass angesichts des nicht funktionsfähigen Radwegs im Bestand die Rückkehr zum Status Quo Ante, also zur Regelung vor Einführung der PBL für den Radverkehr keine Option ist. Denn der nicht benutzungspflichtige Radweg im Bestand ist nicht geeignet, um den aktuellen Radverkehr aufzunehmen, geschweige denn zu fördern. Denkbar sind in dem betreffenden Abschnitt der Hohenzollernstraße jedoch grundsätzlich vier – mehr oder weniger geeignete – Szenarien für den Radverkehr:

1. Beibehaltung der streckenbezogenen Tempo-30-Regelung und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.
2. Ausbau und Verbreiterung des Radwegs im Bestand durch Versetzung des Bordsteins,

3. Anordnung eines Radfahrstreifens auf einer der beiden Kfz-Fahrstreifen und entsprechende Markierung,
4. Erneute Anordnung und Einrichtung einer „Protected Bike Lane“ (PBL).

Das erste Szenario wäre aufgrund der weiterhin bestehenden Gefahren für die Sicherheit im Mischverkehr sowie des schlechten Zustands des Hochbordradwegs aus Sicht der Radfahrenden eine Minimaloption, bei der zudem rechtlich zu prüfen wäre, ob eine streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an dieser Stelle überhaupt dauerhaft gerichtsfest möglich ist.

Die zweite Option ist auf straßenrechtlicher Grundlage des § 9 Abs. 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz NRW möglich, aber mit sehr hohen Kosten verbunden, insbesondere da Abläufe für die Straßenentwässerung und die Anschlussleitungen an unterirdische Kanalisation komplett erneuert oder angepasst werden müssten. Bei einer angemessenen Breite von 2 m oder selbst bei der Mindestbreite für wenig genutzte Radwege von 1,6 m müsste außerdem ein Fahrstreifen wegfallen (bei einer angenommenen Mindestbreite von 5,50 m für zwei Fahrstreifen), so dass kein Mehrwert gegenüber der Optionen 3 und 4 besteht. Diese Option wird daher im Gutachten nicht weiterverfolgt.

Die dritte Option wurde zwar vom Gericht im Eilbeschluss mangels einer Gefahr für die Sicherheit und Ordnung im Verkehr ausgeschlossen. Aus den Gründen des Beschlusses durch das OVG Münster in der Berufungsinstanz ergibt sich jedoch, dass von der Stadt die neue Regelung des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO nicht für die Begründung der Anordnung herangezogen wurde (OVG Münster, s.o., S. 7 ff.). Ob diese Norm aufgrund der vorliegenden Gegebenheiten und bei angemessener Vorbereitung eine erneute straßenverkehrsrechtlichen Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde tragen könnte, gilt es daher im Folgenden zu prüfen.

Bei der vierten Option geht es lediglich um die Zulässigkeit zusätzlicher Trennelemente. Die von der Stadt verwendeten Klebebordsteine aus Beton sind unüblich und bringen unnötige Gefahren mit sich. Es soll im Folgenden daher auch geprüft werden, ob bei Verwendung erprobter und weniger gefährlicher Produkte eine rechtskonforme Anbringung von Protektoren möglich ist. Weiterhin wurde in den Gerichtsbeschlüssen die Markierung beanstandet, so dass rechtskonforme Alternativen geprüft werden sollen.

III. Rechtliche Beurteilung der Möglichkeiten für Radverkehrsinfrastruktur

1. Anordnung von Tempo 30

Die Anordnung von Tempo 30 auf der Hohenzollernstraße basiert auf § 45 Abs. 1 StVO. Grundsätzlich ist dafür gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine qualifizierte Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich. Ausnahmen von einer qualifizierten Gefahr gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO sind nicht ersichtlich. Grundsätzlich wäre daran zu denken, aufgrund der Unfallhäufigkeit auf der Hohenzollernstraße mit z.T. auch schweren Unfällen mit Fahrradfahrern eine qualifizierte Gefahrenlage anzunehmen (vgl. auch Masterplan Mobilität, S. 46). Da vom VG Düsseldorf und vom OVG Münster noch nicht einmal eine einfache Gefahr als Voraussetzung für die PBL angenommen wurde, ist diese Option rechtlich zu unsicher und sollte daher ausgeschlossen werden.

2. Anordnung eines Radfahrstreifens

Laut den verwaltungsgerichtlichen Beschlüssen im Eilverfahren ist die Anordnung eines geschützten Radfahrstreifens auf der Grundlage der allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Generalklausel, § 45 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 9 Satz 1 und 4, Nummer 3 StVO, nicht zulässig. Dies ist vor dem Hintergrund der bisherigen bundesweiten Rechtsprechung überraschend (vgl etwa zu acht Pop-Up-Radfahrstreifen in Berlin, OVG Berlin, Beschluss vom 6. Oktober 2020 - OVG 1 S 116/20). Die alternative Anwendung von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO wird vom OVG Münster erwogen, dann jedoch aus formalen Gründen abgelehnt, da die Stadt Mönchengladbach bei der Anordnung nicht auf diese Norm abgestellt habe und die dafür erheblichen Belange nicht ausreichend erwogen habe.

a. Sicherheit und Ordnung des Radverkehrs

Begründet wird die Unzulässigkeit auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO im Wesentlichen damit, dass der im Bestand vorhandene, nicht benutzungspflichtige Hochbordradweg gefahrlos nutzbar sei. Die Anforderungen an die Begründung einer Gefahr werden dabei von den Gerichten entgegen den Intentionen des Verordnungsgebers (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 3 StVO) deutlich überspannt.

Dabei wird schwerpunktmäßig auf Gefahr für die Sicherheit des Fahrradverkehrs abgestellt. Ob die Ordnung des Fahrradverkehrs, insbesondere auch dessen Leichtigkeit gewährleistet ist, wird nicht ausdrücklich thematisiert, obwohl auch dies Gegenstand einer umfassenden Prüfung sein müsste. Denn die Leichtigkeit des Verkehrs gilt umfassend für alle Verkehrsteilnehmenden.

Weiterhin wurde der Beschluss damit begründet, dass die Verkehrsstärken nach ERA 2010, die einen Radweg rechtfertigen würden, einer Korrektur durch das Gericht bedürfen, da durch den baumbestandenen Mittelstreifen die Gefahren des Kfz-Verkehrs reduziert seien. Erläutert oder begründet wird diese Auffassung des Gerichts in der Entscheidung nicht vertieft.

Soweit auf die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Radwegs abgestellt wird, ist dies eine Fehleinschätzung seitens der Gerichte, die offensichtlich der eingeschränkten Sachverhaltserhebung im Eilverfahren geschuldet ist. Denn die Bewertung des Gerichts wurde lediglich auf Basis von Google Streetview und Apple Lookaround getroffen. Dabei handelt es sich um Aufnahmen von einem Mast, der auf einem vorbeifahrenden Auto montiert wurde. Die Aufnahmequalität und der Aufnahmewinkel können die Bodenunebenheiten nicht präzise wiedergeben (siehe Fotostrecke anbei, Anlage 3).

Tatsächlich entspricht der Hochbordradweg im Bestand nicht den Anforderungen an einen gemäß RAS 06 und ERA standardkonformen Radweg, wie aus detaillierten Lichtbildern vor Ort deutlich wird bzw. bei einer Ortsbegehung im Rahmen einer Beweisaufnahme im Hauptsacheverfahren deutlich geworden wäre. Dies betrifft sowohl die mangelnde Breite des Radwegs von oft weniger als einem Meter inklusive Sicherheitstreiffstreifen als auch die zusätzlichen Einschränkungen durch Baumwurzeln, Verengungen, Schlaglöcher und sonstigen Radwegschäden.

b. Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrradverkehr

Am 11.10.2024, also ca. 18 Monate nach Anordnung der PBL durch die Stadt Mönchengladbach, ist eine neue rechtliche Grundlage für die Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrradverkehr in Kraft getreten. Dass es diese neue Rechtsgrundlage gibt und sie möglicherweise die Anordnung tragen könnte, wurde vom Oberverwaltungsgericht Münster eingeräumt (allerdings geht das OVG offenbar davon aus, dass die Anordnung erst nach dem 11.10.2024 erfolgt sei, vgl. OVG Münster, s.u., S. 7). Das Gericht beanstandet jedenfalls, dass die Stadt sich bei der Anordnung nicht auf diese Rechtsnorm gestützt habe.

Nach Auffassung des OVG ist diese neue normative Grundlage jedoch von der straßenverkehrsrechtlichen Generalklausel so verschieden, dass ein bloßes nachträgliches „Austauschen“ der Rechtsgrundlage nicht möglich war. Dies liegt daran, dass die mit der Rechtsgrundlage verfolgten Ziele und die dafür vorausgesetzten Tatbestandsvoraussetzungen so unterschiedlich sind, dass gänzlich andere Erwägungen hätten angestellt werden müssen, um das Ermessen pflichtgemäß auszuüben.

(1) Schutzgüter

Nach dem Wortlaut von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO soll die Bereitstellung der Flächen zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgen. Im vorliegenden Fall müsste also nachgewiesen werden, dass der Radfahrstreifen in der Hohenzollernstraße der Umwelt, der Gesundheit oder der geordneten städtebaulichen Entwicklung dient. In den Erwägungsgründen zur Verordnung wurde die Reform diesbezüglich wie folgt erläutert:

„Der Verordnungsgeber eröffnet (...) diese neuen Anordnungsmöglichkeiten, wenn die grundsätzlich möglichen positiven Effekte anhand der örtlichen Umstände nachvollziehbar dargelegt werden können und die Anordnungen nicht bereits aufgrund der schon bestehenden Anordnungsmöglichkeiten aus § 45 StVO erfolgen können.“

Inzwischen sind in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO diese Kriterien näher konkretisiert worden. Die Änderungen durch die Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 03.04.2025 wurden inzwischen im Bundesanzeiger veröffentlicht und traten am Tag danach, dem 10.04.2025 in Kraft (siehe BAnz AT 09.04.2025 B2, anbei als Anlage 4).

Nach diesen aktualisierten Verwaltungsvorschriften sollten die Anordnungen zur Bereitstellung auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen. Dieses kann auch für einzelne Verkehrsarten (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden.

Aus dem Konzept muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschutz einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Ausdrücklich heißt es in der Verwaltungsvorschrift, dass insbesondere solche Maßnahmen zum Umweltschutz einschließlich Klimaschutz beitragen, mit denen voraussichtlich eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Fahrradverkehrs einhergeht. Zum Gesundheitsschutz zählt auch die Förderung des Radfahrens als Form der aktiven Mobilität. Ein Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts reicht aus und muss sich nicht aus der Einzelmaßnahme ergeben.

(2) Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit aller Verkehrsarten

Zu der weiterhin erforderlichen Berücksichtigung der Rechtsgüter der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs heißt es:

„Diese Berücksichtigung setzt einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten prognostizierten Effekten – je nach Anordnungsgrund – für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus.“

Die Flüssigkeit zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer nicht mehr als nach den Umständen unvermeidlich behindert oder belästigt werden. Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass es um alle Verkehrsteilnehmer, also auch Radfahrer geht. Eine Gefährdung der Leichtigkeit liegt vor, wenn „nach den Erfahrungen des täglichen Lebens mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass der Verkehr in seinem Ablauf behindert wird“.

Dies ist auch dann der Fall, wenn wie im vorliegenden Streckenabschnitt ein Fahrradweg wegen Schäden nur langsam und vorsichtig befahren werden kann oder wegen der geringen Radwegbreite das Überholen von Fahrrädern mit Lastenrädern oder Fahrradanhängern nicht möglich ist. Genauso kann eine Gefahr für die Leichtigkeit aber natürlich auch darin bestehen, dass bei der Umwandlung des zweiten Kfz-Streifens in einen Radfahrstreifen, der andere Kfz-Streifen an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Dies ist jedoch angesichts der Verkehrszahlen auf der Hohenzollernstraße nur in Ausnahmefällen zu erwarten.

Laut VwV-StVO erfordert die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Es kommt auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an. Daher kann die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein. Die Abwägung kann sowohl auf der Ebene eines planerischen Gesamtkonzepts, als auch auf Ebene der Einzelfallentscheidung stattfinden.

Es wäre sogar möglich, dass die Straßenverkehrsbehörde ganz ohne ein Gesamtkonzept und nur im Einzelfall Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nummer 7 StVO trifft. Allerdings müssen alle Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall prognostiziert, dargelegt und abgewogen werden. Die Einschaltung eines Gutachters ist dafür in der Regel nicht erforderlich.

Im vorliegenden Fall wäre eine entsprechende Prognose und Abwägung ohne große Schwierigkeiten durchführbar. Es ergibt sich bereits aus dem Nahverkehrskonzept, dass eine Verlagerungswirkung auf den Radverkehr eintritt und die Einrichtung des Radfahrstreifens

daher zu erheblichen Umwelt- und Gesundheitsschutzeffekten führen wird. Zugleich würde die Sicherheit des Verkehrs gefördert. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht zu erwarten. Im Gegenteil würde die Leichtigkeit des Verkehrs voraussichtlich verbessert, insbesondere angesichts der verbesserten Bedingungen für den Radverkehr und der Verlagerungseffekte, die insgesamt zu einer Entlastung des Kfz-Verkehrs führen dürften.

(3) Angemessene Flächen für den fließenden Fahrradverkehr

Weiterhin heißt es in der VwV-StVO:

„Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“

Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass die Anordnung eines Radfahrstreifens die einzige geeignete und erforderliche Option ist, um auf der Hohenzollernstraße eine angemessene Fläche für den Radverkehr bereitzustellen. Denn der bisher bestehende Hochbordradweg ist weder breit genug, noch frei von Schäden, um angemessen zu sein. Er stimmt in allen wesentlichen Punkten nicht mit den Vorgaben der technischen Regelwerke überein. Nicht nur ist er lediglich halb so breit wie er gemäß den Vorgaben in den ERA und der RAST 06 sein müsste, er weist auch zahlreiche Schäden auf, die eine funktionsgemäße Nutzung ausschließen. Dagegen kann ein Radfahrstreifen sämtliche Vorgaben der technischen Regelwerke erfüllen und kann in angemessener Breite angelegt werden. Die Anordnung eines Radfahrstreifens wird laut VwV-StVO zudem ausdrücklich als Beispiel für die Bereitstellung einer angemessenen Fläche für den fließenden Radverkehr genannt (VwV-StVO, „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“, Rn. 14e).

3. Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens (PBL)

Die Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens setzt zusätzlich zu dem einfachen Radfahrstreifen den physischen Schutz der Radfahrenden mit Trennelementen voraus. Diese Trennelemente oder Separatoren sind rein physische Bauteile der Straße so wie etwa ein Bordstein. Wenn sie außerhalb der durch Markierungen (etwa durch Breitstrich oder Sperrflächenmarkierung) abgegrenzten Fahrbahn angebracht sind, haben sie selbst keinen verkehrsregelnden Charakter. Als rein physische Elemente wie Bordsteine oder Leitplanken

sind sie nicht Gegenstand des Straßenverkehrsrechts, sondern ausschließlich des Straßenrechts. Sie müssen so gestaltet sein, dass sie vor Gefahren des Straßenverkehrs schützen, aber nicht ihrerseits zu einer Gefahr werden.

a. Straßenverkehrsrechtlich zulässige Markierung

Eine straßenverkehrsrechtlich zulässige Markierung innerhalb derer Trennelemente installiert werden können, kann mit einer Sperrflächenmarkierung vorgenommen werden (Zeichen 298). Bei schmaleren Trennelementen oder flexiblen Baken, welche die Breite eines Breitstrichs nicht überschreiten, kann auch ein einzelner Breitstrich reichen, der von beiden Seiten vom Kfz-Streifen und vom Radfahrstreifen gut sichtbar ist und die jeweiligen Fahrstreifen mit einem Abstand zu den Trennelementen abgrenzt.

b. Verkehrsrechtliche Zulässigkeit von Trennelementen

Bei der Nutzung von Trennelementen für Protected Bike Lanes stellt sich die Frage nach ihrer verkehrsrechtlichen Zulässigkeit, die auch von den Gerichten im Eilverfahren aufgeworfen wurde. Tatsächlich kommen Trennelementen in der Straßenverkehrsordnung auch nicht vor, ebenso wie übrigens auch Bordsteine, Bodenschwellen oder Pflastersteine nicht als Verkehrseinrichtung in der StVO vorgesehen sind. Das ist aus systematischen Gründen erklärbar. Diese Gestaltungselemente der Straße haben eine physische Funktion. Mit ihnen ist jedoch, anders als mit einer Schranke oder einem Sperrpfosten keine Verkehrsregelung verbunden (vgl. aber § 43 Abs. 2 StVO). Da das Straßenverkehrsrecht im Gegensatz zum Straßenrecht regelnden Charakter hat, sind rein physische Bestandteile der Straße nicht vom Straßenverkehrsrecht umfasst.

Gestaltungselemente sind jedoch ganz selbstverständlich auch Bestandteil einer Straße und richten sich nach straßenrechtlichen Vorschriften. So müssen sie nach § 9 Abs. 1 Satz 3 Straßen- und Wegegesetz NRW dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Insbesondere dürfen von ihnen keine unnötigen Gefahren ausgehen.

Das schließt nicht aus, dass bei regelwidrigem Verkehrsverhalten Schäden an Fahrzeugen entstehen, wenn sie auf rein straßenrechtliche Elemente wie Bordsteine oder Trennelemente fahren. Denn primär sollen sie dem Schutz von Verkehrsteilnehmern dienen, die sich regelkonform verhalten und als Radfahrer ohne „Knautschzone“ unterwegs sind. Es sind jedoch Bauteile auf dem Markt erhältlich, die diese Funktion erfüllen, ohne beim Überfahren erhebliche Schäden an Fahrzeugen zu verursachen. Dies ist auch wichtig für Rettungsfahrzeuge, die im Notfall den Radfahrstreifen benutzen, um evtl. Staus zu umfahren.

IV. Zusammenfassung und Ergebnis

Eine gründliche Prüfung der Rechtsgrundlagen eines Radfahrstreifens und einer Protected Bike Lane (PBL) zeigt, dass trotz der entgegenstehenden Beschlüsse des VG Düsseldorf und des OVG Münster die Errichtung einer angemessenen Radverkehrsinfrastruktur auf der Hohenzollernstraße weiterhin möglich ist.

Voraussetzung wäre, die Planung und Anordnung nunmehr auf eine neue Rechtsgrundlage zu beziehen, nämlich § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO. Dass die Einrichtung eines Radfahrstreifens / einer PBL zu einer Verlagerung des Verkehrs zugunsten des Fahrradverkehrs führen würde, ergibt sich sowohl bereits aus dem Masterplan Nahmobilität der Stadt Mönchengladbach als auch aus dem Monitoring, das zur Evaluation der PBL durchgeführt wurde. Zusätzlich muss prognostiziert und in die Abwägung einbezogen werden, welche Auswirkungen der Radfahrstreifen / die PBL auf die Sicherheit des Verkehrs hat und auf die Leichtigkeit aller Verkehrsarten.

Ausgangslage ist dafür, dass die Hohenzollernstraße vor Einrichtung der PBL ein Unfallschwerpunkt für den Radverkehr war und dass der vorhandene nicht benutzungspflichtige Radweg im Bestand für den heutigen Radverkehr sowohl qualitativ als auch quantitativ nicht angemessen ist. Dies würde sich durch die erneute Einrichtung eines Radfahrstreifens / PBL voraussichtlich ändern.

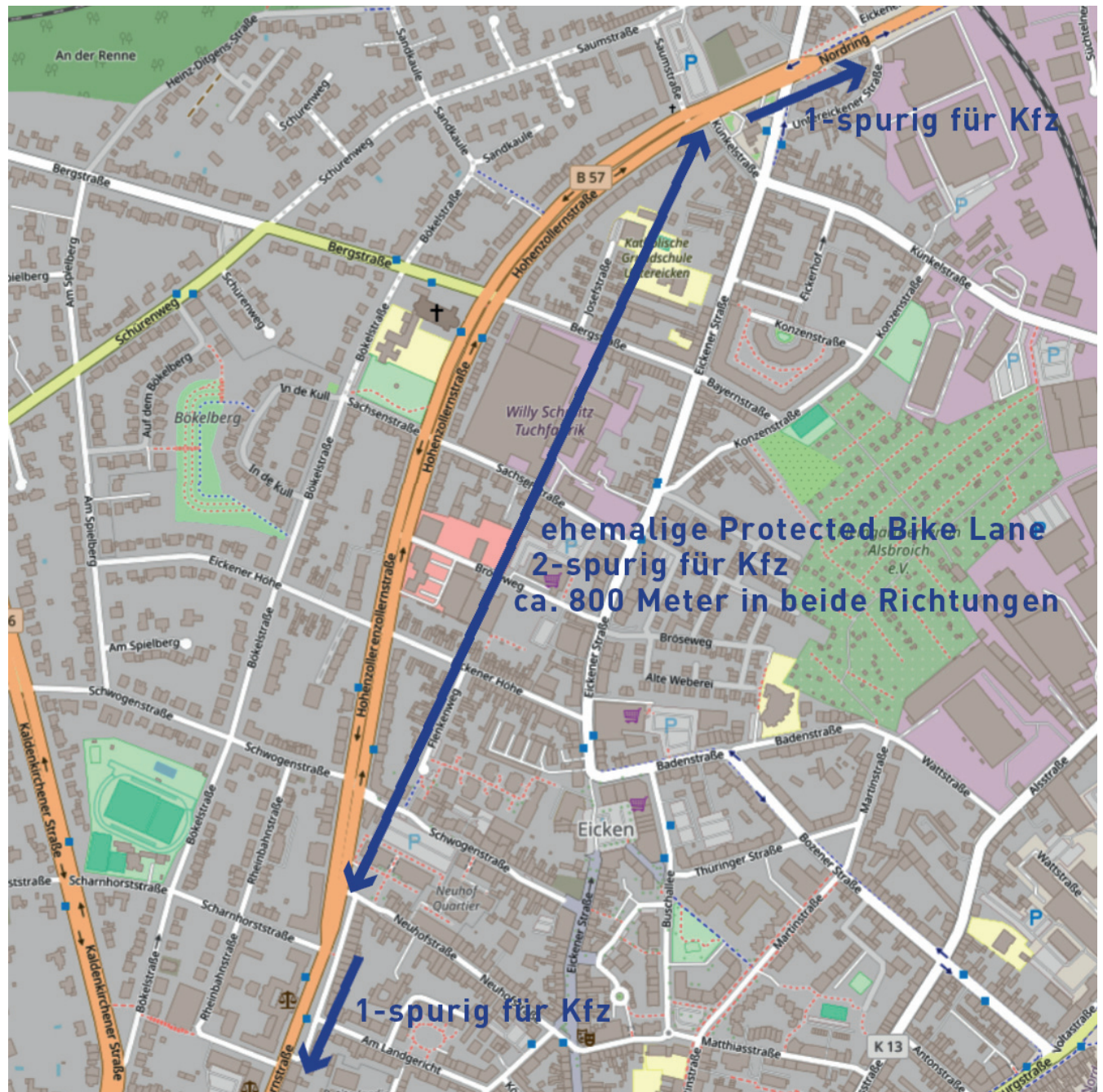
Der ehemalige Hochbordradweg könnte dann zurückgebaut werden, um die Grünfläche zu vergrößern oder als (wassergebundener) Kiesweg dem Fußverkehr zur Verfügung zu stehen. Dies könnte auch den erhaltenswerten alten Bäumen zugutekommen. Die Reduktion auf eine Kfz-Streifen je Richtung ist angesichts der Verkehrszahlen auf der Hohenzollernstraße hinnehmbar, da die Kapazitätsgrenzen für eine zweistreifige Straße nicht überschritten werden.

Insgesamt ist zu erwarten, dass durch die Förderung des Radverkehrs auf Hauptradverbindungen die Leichtigkeit des Verkehrssystems insgesamt verbessert wird. Denn die zu erwartenden gesamthaften Verlagerungseffekte zwischen den Verkehrsarten entlasten letztlich auch den Kfz-Verkehr.



Olaf Dilling
Rechtsanwalt

Toronto / Berlin, 02.05.2025



8 B 238/25

6 L 3858/24 Düsseldorf

Beglaubigte Abschrift

B e s c h l u s s

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

des

Antragstellers,

Prozessbevollmächtigte:

Az.: 00201/24 Moe / ALL,

g e g e n

die Stadt Mönchengladbach, vertreten durch den Oberbürgermeister, Rathaus
Rheydt, Harmoniestraße 25, 41236 Mönchengladbach, Az.: 30/66873/F,

Antragsgegnerin,

wegen Verkehrsrechts (Verkehrsrechtliche Anordnung eines Radfahrstreifens)
hier: Beschwerde im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes

hat der 8. Senat des

OBERVERWALTUNGSGERICHTS FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

am 11. April 2025

durch

die Vorsitzende Richterin am Obergerverwaltungsgericht

den Richter am Obergerverwaltungsgericht

die Richterin am Verwaltungsgericht

beschlossen:

Ziffer 2 des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 25. Februar 2025 wird dahingehend abgeändert, dass der Antragsgegnerin aufgegeben wird, bis zum 25. April 2025 die Vollziehung der in der Hauptsache angefochtenen Allgemeinverfügung aufzuheben und hierzu die bereits angebrachten Klebebordsteine und Markierungen zu entfernen bzw. unwirksam zu machen.

Im Übrigen wird die Beschwerde der Antragsgegnerin gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Düsseldorf zurückgewiesen.

Mit der Entscheidung über die Beschwerde ist der Antrag auf vorläufige Aussetzung der Vollziehung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts gegenstandslos.

Die Kosten des Verfahrens trägt die Antragsgegnerin.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 2.500,00 Euro festgesetzt.

G r ü n d e :

1. Die Beschwerde der Antragsgegnerin hat Erfolg, soweit sie beantragt (Nr. 1 der Beschwerdebegründung),

den Beschluss des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 25. Februar 2025 in seiner Ziffer 2 insoweit abzuändern, als er der Antragsgegnerin innerhalb einer Frist von drei Wochen aufgibt, die bereits angebrachten Klebebordsteine und Markierungen zu entfernen bzw. unwirksam zu machen, die Frist aufzuheben und durch eine neue, angemessene Frist bis zum 25. April 2025 zu ersetzen.

Der Beschwerdeantrag zu 1. ist begründet, weil die der Antragsgegnerin vom Verwaltungsgericht zur Vollzugsfolgenbeseitigung eingeräumte Frist von drei Wochen kurz bemessen ist und es - mit der Beschwerde hinreichend dargelegte und vom Antragsteller jedenfalls insoweit ausdrücklich nicht in Frage gestellte - sachliche Gründe gibt, mit der baulichen Umsetzung der gerichtlichen Anordnung zum Rückbau der „Protected Bike Lane“, die durch eine doppelte Fahrstreifenbegrenzung und dazwi-

schen auf die Fahrbahn aufgeklebte Bordsteine von der Fahrbahn getrennt ist, bis zu den verkehrsärmeren Osterferien zu warten.

Die Antragsgegnerin geht inzwischen selbst davon aus, dass es in der Straßenverkehrsordnung für die „Protected Bike Lane“ in der bisherigen Form keine Rechtsgrundlage gibt und ist - insoweit unter Hinnahme der vom Verwaltungsgericht insoweit angeordneten aufschiebenden Wirkung der Klage - bereit, die Betonsteine und eine der beiden Fahrbahnbegrenzungslinien zu entfernen. Sie hat aber glaubhaft unter Vorlage entsprechender Stellungnahmen des für die Durchführung zuständigen Fachbereichs dargelegt, dass die Entfernung der Klebebordsteine mit erheblichem Aufwand verbunden ist, wegen der damit verbundenen Erneuerung des Fahrbahnbelags eine Vollsperrung der Hohenzollernstraße erforderlich macht und daher einen Zeitraum von mindestens zwei Wochen in Anspruch nehmen wird. Schon mit Blick darauf und unter Berücksichtigung einer angemessenen Vorbereitungszeit für die notwendigen baulichen Maßnahmen ist nicht zweifelhaft, dass die Umsetzung der auferlegten Maßnahmen während der eingeräumten dreiwöchigen Frist jedenfalls mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre. Ferner ist das Bestreben der Antragsgegnerin, die Maßnahme wegen der erforderlichen Vollsperrung der Hohenzollernstraße in der verkehrsarmen Zeit der Osterferien durchzuführen, mit Blick auf die im öffentlichen Interesse liegende Leichtigkeit des Straßenverkehrs schutzwürdig. Die nunmehr eingeräumte Frist bis zum 25. April 2025 entspricht dem Antrag der Antragsgegnerin.

2. Ohne Erfolg bleibt die Beschwerde hinsichtlich des Antrags zu 2,

den Beschluss insoweit aufzuheben, als er der Antragsgegnerin aufgibt, die Markierungen für einen einfachen Radfahrstreifen zu entfernen bzw. unwirksam zu machen.

a) Der Senat legt den wörtlich nur auf eine Aufhebung der vom Verwaltungsgericht angeordneten Vollzugsfolgenbeseitigung gerichteten Antrag im Lichte der zugehörigen Begründung, welche im Wesentlichen auf die materielle Rechtmäßigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung gerichtet ist und das Begehren erkennen lässt, den Radfahrstreifen vorübergehend bis zu einer Entscheidung im Hauptsacheverfahren beibehalten zu können, in entsprechender Anwendung von § 88 VwGO dahingehend

aus, dass die Antragsgegnerin insoweit auch die Aufhebung der unter Ziffer 1 des Beschlusses angeordneten aufschiebenden Wirkung der Klage begehrt. Denn andernfalls mangelte es an einer vollziehbaren verkehrsrechtlichen Anordnung für die in der Sache begehrte (vorübergehende) Beibehaltung des Radfahrstreifens bzw. das nach Durchführung der bevorstehenden Fahrbahnsanierung beabsichtigte erneute Aufbringen der Fahrbahnmarkierung.

b) Der so verstandene Beschwerdeantrag ist unbegründet.

In Beschwerdeverfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ist die gerichtliche Prüfung gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO darauf beschränkt, den angefochtenen Beschluss des Verwaltungsgerichts an Hand derjenigen Gründe nachzuprüfen, die der Beschwerdeführer darlegt. Die Beschwerdebegründung muss deshalb auf die tragenden rechtlichen oder tatsächlichen Erwägungen des Verwaltungsgerichts eingehen und aufzeigen, weshalb sich diese aus der Sicht des Beschwerdeführers nicht als tragfähig erweisen bzw. aus welchen rechtlichen und tatsächlichen Gründen der Ausgangsbeschluss unrichtig sein soll und geändert werden muss.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 27. Oktober 2023 -
8 B 688/23 -, juris Rn. 3.

Ausgehend hiervon fällt die im Verfahren nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO vorzunehmende Interessenabwägung auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens zu Lasten der Antragsgegnerin aus.

aa) Das Verwaltungsgericht hat zunächst zugunsten der Antragsgegnerin angenommen, dass die Anordnung der „Protected Bike Lane“ nicht nur als Ganzes, sondern auch als aus zwei Teilen bestehend aufgefasst werden könne, so dass die Anordnung der Radfahrstreifen unabhängig von den zugleich angeordneten Trennelementen - und wohl auch einer der beiden Linien -, für die es an einer Rechtsgrundlage fehle, rechtlich zu würdigen sei. Die Voraussetzungen der insoweit in Betracht kommenden Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 1 StVO seien aber nicht erfüllt.

Der Vortrag der Antragsgegnerin, die tatbestandlichen Voraussetzungen der vorgeannten Vorschriften lägen entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts vor, stellt den angefochtenen Beschluss nicht durchgreifend in Frage.

Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus. Dafür bedarf es allerdings nicht des Nachweises, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt; die Annahme einer die Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO rechtfertigenden konkreten Gefahr ist also nicht ausgeschlossen, wenn zu bestimmten Zeiten der Eintritt eines Schadens unwahrscheinlich sein mag.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 1. Februar 2023 - 8
A 3251/21 -, juris, Rn. 5.

Der Vortrag der Antragsgegnerin, eine entsprechende Gefahr liege vor, weil der beidseitig vorhandene Radweg, was vom Verwaltungsgericht nicht in Abrede gestellt werde, zu schmal sei und zudem eine deutliche Gefährdung durch hochwachsendes Wurzelwerk der alten Bäume bestehe, welches die Asphaltdecke teilweise so stark angehoben habe, dass Radfahrer mit dem Pedal hängen bleiben und stürzen könnten, so dass ein Risiko für Leib und Leben der Radfahrer entstehe, setzt sich mit den Erwägungen des Verwaltungsgerichts nicht in dem gebotenen Umfang auseinander.

Die Annahme, das Verwaltungsgericht habe die unzureichende Breite des Radwegs nicht Abrede gestellt, trifft so nicht zu. Denn in dem angegriffenen Beschluss heißt es, die Radwegbreite erfülle jedenfalls die Mindestanforderungen nach der RAST06, und das Unterschreiten der Mindestbreite nach ERA 2010 führe hier unter Berücksichtigung der durch die Verkehrszählung dokumentierten Verkehrsstärke nicht zu einer Gefahrenlage im Sinne der Ermächtigungsgrundlage. Dem setzt die Beschwer-

de nichts Konkretes entgegen. Auch mit den weiteren entscheidungstragenden Erwägungen des Verwaltungsgerichts, es sei bislang nach Aktenlage nicht zu Unfällen mit Radfahrerbeteiligung gekommen, Hinweise oder Bürgereingaben habe es nicht gegeben und Warnhinweise, die bei gravierenden Schäden aber schon mit Blick auf die Verkehrssicherungspflicht zu erwarten wären, seien bislang nicht aufgestellt worden, hat sich die Antragsgegnerin ebenfalls nicht auseinandergesetzt. Ausweislich ihres weiteren Vorbringens, eine Sperrung des Radwegs sei nicht vonnöten gewesen, weil für den Radweg keine Benutzungspflicht bestehe, geht sie zudem offenbar selbst nicht davon aus, dass die angenommenen Schäden des Radwegs einer gefahrlosen Benutzung grundsätzlich entgegenstünden.

Eine die Anordnung rechtfertigende Gefahrenlage ergibt sich schließlich nicht mit Blick auf den Vortrag, die vom Verwaltungsgericht zugrunde gelegten Bilder für die Einschätzung des Zustandes des Radwegs aus den Internetdiensten Google-Maps (StreetView) und Apple Karten (LookAround) von 2022 seien ggf. nicht hochauflösend genug und jedenfalls zu alt, und die stattdessen im Beschwerdeverfahren vorgelegten Fotografien, die Schadstellen des Radwegs dokumentieren sollen, begründeten hinreichend die vom Verwaltungsgericht verneinte Gefahr. Unabhängig davon, dass das Verwaltungsgericht die hohe Auflösung der von ihm betrachteten Internetbilder betont hat und die Benutzungspflicht für den bisherigen Radweg nach der von der Antragsgegnerin eingereichten Beratungsvorlage Nr. 0849/X bereits im Oktober 2017 wegen des Zustands des Radwegs aufgehoben worden sein soll, so dass auch aus Bildern aus dem Jahr 2022 dieser Zustand hinreichend erkennbar sein müsste, reichen die von ihr vorgelegten aktuellen Fotografien nicht aus, um die Bewertung des Verwaltungsgerichts hinreichend in Zweifel zu ziehen. Soweit dort höhere Wölungen der Deckschicht des bisherigen Radwegs durch nach oben drückende Baumwurzeln erkennbar sind, betrifft dies vornehmlich den rechtsseitigen Rand des Radwegs, an dem die Bäume stehen, und nicht dessen gesamte Breite, weshalb für den Senat hieraus nicht ersichtlich wird, dass dies zu einer Unbenutzbarkeit der entsprechenden Stellen führt. Zudem zeigen die vorgelegten Bilder lediglich vier Bäume aus verschiedenen Blickwinkeln und beziehen sich damit nur auf wenige Meter des insgesamt (beidseitig zusammengerechnet) ca. 2 km langen Radwegs. Die den gesamten Radweg in den Blick nehmende Überzeugung des Verwaltungsgerichts, vereinzelt erkennbare Verwurzelungen stellten keine ernstlichen Benutzungshindernisse

dar, wird hierdurch nicht durchgreifend in Frage gestellt. Es ist zudem nicht Aufgabe des Senats, einen für den Erlass der verkehrsrechtlichen Anordnung entscheidungserheblichen Sachverhalt aufzuklären, den die Antragsgegnerin nach Aktenlage nicht ausreichend dokumentiert hat und zu dem sie auch im Beschwerdeverfahren nicht substantiiert vorträgt.

bb) Die Rüge, das Verwaltungsgericht habe übersehen, dass sich die Anordnung eines Radfahrstreifens auch auf die zum 11. Oktober 2024 neu in Kraft getretene Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 i.V.m. Abs. 10 Nr. 2 StVO stützen lasse, gibt ebenfalls keinen Anlass, den angefochtenen Beschluss zu ändern. Nach dieser Vorschrift kann die Straßenverkehrsbehörde zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, u. a. hinsichtlich der Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt und dessen Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Auf diese Ermächtigungsgrundlage, die schon bei Erlass der hier streitbefangenen verkehrsrechtlichen Anordnung am 25. Oktober 2024 in Kraft war, hat die Antragsgegnerin die verkehrsrechtliche Anordnung nicht gestützt. Ausführungen dazu, weshalb das Verwaltungsgericht hier einen Austausch der Ermächtigungsgrundlage hätte in Betracht ziehen müssen, enthält die Beschwerdebegründung nicht. Das ist auch nicht ohne Weiteres zulässig. Zwar haben die Verwaltungsgerichte umfassend zu prüfen, ob das materielle Recht die durch einen Verwaltungsakt getroffene Regelung trägt oder nicht. Hierzu gehört auch die Prüfung, ob ein angegriffener Verwaltungsakt kraft einer anderen als der angegebenen Rechtsgrundlage rechtmäßig ist. Erweist er sich aus anderen als in dem Bescheid angegebenen Gründen als rechtmäßig, ohne dass er durch den Austausch der Begründung in seinem Wesen geändert würde, ist der Verwaltungsakt nicht im Sinne des § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO rechtswidrig.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 31. März 2010 - 8 C 12.09 -, juris Rn. 16; OVG NRW, Urteil vom 12. Dezember 2023 - 5 A 3146/21 -, juris, Rn. 58 f. m. w. N.

Die nachträgliche Heranziehung einer anderen als der im angefochtenen Verwaltungsakt genannten Rechtsgrundlage ist nach den zur Zulässigkeit des Nachschiebens von Gründen entwickelten Grundsätzen aber nur zulässig und geboten, soweit die anderweitige rechtliche Begründung oder das Zugrundelegen anderer Tatsachen nicht zu einer Wesensveränderung des angefochtenen Bescheides führen würde. Unterscheiden sich die in Betracht kommenden Ermächtigungsgrundlagen hinsichtlich Struktur und Zweckrichtung grundlegend, scheidet ein Austausch der Ermächtigungsgrundlage aus.

Vgl. OVG NRW, Beschluss 29. Mai 2024 - 11 A 119/23 -, juris Rn. 27 ff.

Dies zugrunde gelegt ist nicht davon auszugehen, dass die verkehrsrechtliche Anordnung, soweit sie sich auf die Markierung eines (einfachen) Radfahrstreifens bezieht, unter Berücksichtigung der nunmehr von der Antragsgegnerin angeführten Ermächtigungsgrundlage im Klageverfahren voraussichtlich Bestand haben wird.

Ausweislich der Begründung der zuständigen Bundesministerien zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO soll die neue Anordnungsmöglichkeit eröffnet werden, wenn die grundsätzlich möglichen positiven Effekte - Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Schutzes der Gesundheit oder der Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung - anhand der örtlichen Umstände nachvollziehbar dargelegt werden und die Maßnahmen nicht bereits auf Grund der bestehenden Ermächtigungsgrundlagen nach § 45 StVO erfolgen können. Zu berücksichtigen sei dabei, dass neben den genannten Zielen die Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Tatbestandsmerkmal der Norm ist. Dies setze einen mit vertretbarem Aufwand ermittelten prognostischen Vorher-Nachher-Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und eine Abwägung gegenüber den entsprechend ermittelten, prognostizierten Effekten - je nach Anordnungsgrund - für die Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, die Verbesserung des Gesundheitsschutzes oder die Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung voraus.

Vgl. BR-Drs. 518/23, S. 18.

Die noch in Aufstellung befindliche Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sieht zu der neuen Ermächtigungsgrundlage vor, dass Anordnungen zur Einrichtung von angemessenen Flächen für den Radverkehr die auf § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO gestützt werden, auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen sollten, aus dem sich ableiten lasse, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beitrage. Zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz trügen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten ließen. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung trügen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestandes oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitrügen. Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit abgedeckt, zähle auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität. Es genüge hierbei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzeptes ergebe; der Effekt müsste sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordere eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde, bei der es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt ankomme, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein könne. Es bleibe der Straßenverkehrsbehörde unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO zu treffen, wobei die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen seien, eines auf den Einzelfall bezogenen gutachterlichen Nachweises bedürfe es in der Regel nicht. Flächen für den Rad- und Fußverkehr seien grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprächen.

Vgl. BR-Drs. 50/25, S. 19 ff.

Bereits hiernach spricht Überwiegendes dafür, dass § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO sowohl in tatbestandlicher Hinsicht als auch hinsichtlich der Anforderungen an die

dem Zweck der Ermächtigungsnorm entsprechende Ermessensbegründung relevante strukturelle Unterschiede aufweist, denen selbst mit einer - hier ohnehin bislang nicht erfolgten - Ergänzung von Ermessenserwägungen (vgl. § 114 Satz 2 VwGO) kaum angemessen Rechnung getragen werden könnte. Anlass für die Einrichtung des Radfahrstreifens war ausweislich der Begründung zur verkehrsrechtlichen Anordnung im Wesentlichen die (vermeintliche) Gefahrenlage bezüglich des vorhandenen Radwegs; positive Auswirkungen auf den Klimaschutz, die Gesundheit oder die geordnete städtebauliche Entwicklung finden dort keine Erwähnung. Auch in der Beratungsvorlage Nr. 0849/X wird vornehmlich auf die Gefährdungslage abgestellt, während positive Auswirkungen auf die Gesundheit nur in Form der Vermeidung von Schallemissionen behandelt und möglicherweise auf den Klimaschutz abzielende Anreize zur Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel ebenfalls nur beiläufig erwähnt werden, mithin beides ersichtlich nicht den Grund für die geplante Maßnahme gebildet hat. Eine den Zwecken des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO genügende Abwägungsentscheidung liegt auch nicht mit Blick auf die Annahme der Antragsgegnerin vor, es sei durch die Einführung des Radfahrstreifens bereits zu einer nennenswerten Erhöhung des Radfahraufkommens gekommen. Ungeachtet dessen, dass sie den vom Verwaltungsgericht angenommenen und schlüssig dargelegten Zweifeln an der Aussagekraft der dieser Annahme zugrundeliegenden Verkehrszählungen nicht entgegengetreten ist, fehlt jedenfalls ein hinreichender Bezug zu einem konkreten Schutzziel. Einen die Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hinreichend darstellenden Vorher-Nachher-Vergleich hat die Antragsgegnerin ebenfalls nicht angestellt. Insbesondere beziehen sich die Ausführungen in der verkehrsrechtlichen Anordnung allein auf die Beeinträchtigungen der Leichtigkeit des Verkehrs, Auswirkungen auf die Sicherheit des Verkehrs finden hingegen keine Erwähnung.

cc) Ohne Erfolg macht die Beschwerde schließlich geltend, die Anordnung des Verwaltungsgerichts stelle eine unzulässige Vorwegnahme der Hauptsache dar. Die vorläufige Rücknahme einer bereits vollzogenen Maßnahme ist gerade Gegenstand des § 80 Abs. 5 Satz 3 VwGO und begründet die Rückkehr zum Grundfall des § 80 Abs. 1 VwGO, wonach eine erhobene Klage die Vollziehung des angegriffenen Verwaltungsakts bis zur Entscheidung in der Hauptsache hemmt. Keine andere Bewertung ergibt sich aus dem Vorbringen der Antragsgegnerin, auch mit Blick auf die Kos-

ten für den Rückbau inklusive notwendiger Erneuerung des Straßenbelags, die sich vorliegend auf über 200.000,- Euro summierten, liege hier eine endgültige Entscheidung vor. Dem steht jedenfalls entgegen, dass es zur Erfüllung der vorliegend noch streitgegenständlichen Verpflichtung, die Trennlinie des Radfahrstreifens zur Fahrbahn zu entfernen, ausreicht, eine entfernbare schwarze Überdeckung anzubringen oder die Trennlinie durch Auskreuzen mit gelber Farbe vorübergehend unwirksam zu machen, wie auch das Verwaltungsgericht beispielhaft ausgeführt hat. Soweit die Antragsgegnerin darüber hinausgehend plant, die Markierungen aus anderen Gründen, namentlich der gleichzeitig anstehenden Entfernung der Klebebordsteine und der Erneuerung der Fahrbahn, tatsächlich zu entfernen, sind weder die Maßnahme selbst noch die hierdurch entstehenden Kosten durch die allein mit der Beschwerde angegriffene Vollzugfolgenbeseitigungspflicht veranlasst.

3. Für die weiter beantragte Aussetzung der Vollziehung des angegriffenen Beschlusses bis zu einer Entscheidung im vorliegenden Eilverfahren nach § 173 Satz 1 VwGO i. V. m. § 570 Abs. 3 ZPO,

vgl. hierzu Nds. OVG, Beschluss vom 12. März 2025
- 2 ME 15/25 -, juris Rn. 2 ff.; OVG NRW, Beschluss
vom 18. Oktober 2021 - 18 B 1628/21 -, juris, Rn. 6,

besteht angesichts der vorliegenden Endentscheidung kein Bedürfnis mehr.

Die Kostenentscheidung für den Eilbeschwerdebeschluss folgt aus §§ 154 Abs. 2, 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO, wobei der Antragsgegnerin auch die Kosten hinsichtlich des obsiegenden Teils aufzuerlegen waren, weil dieser sich gemessen an dem gesamten Beschwerdegegenstand als lediglich geringfügig darstellt. Hinsichtlich der beantragten vorläufige Aussetzung der Vollziehung fallen keine gesonderten Kosten an.

Vgl. etwa Hamdorf, in: MüKoZPO, 6. Aufl. 2020,
§ 570 Rn. 12.

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 47, 53 Abs. 2 Nr. 2, 52 Abs. 1 GKG, in Orientierung an Nr. 46.15, 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, §§ 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).



Beglaubigt
Urkundsbeamter/in
der Geschäftsstelle des
Oberverwaltungsgerichts
für das Land Nordrhein-Westfalen



südlich der ehemaligen PBL, Kfz. 1-spurig



historischer Radweg von Süd nach Nord 3



südlich, Beginn der ehemaligen PBL, Kfz. wieder 2-spurig



historischer Radweg von Süd nach Nord 4



historischer Radweg von Süd nach Nord 1



historischer Radweg von Süd nach Nord 5



historischer Radweg von Süd nach Nord 2



historischer Radweg von Süd nach Nord 6



historischer Radweg von Süd nach Nord 7



historischer Radweg von Süd nach Nord 11



historischer Radweg von Süd nach Nord 8



historischer Radweg von Süd nach Nord 12



historischer Radweg von Süd nach Nord 9



historischer Radweg von Süd nach Nord 13



historischer Radweg von Süd nach Nord 10



historischer Radweg von Süd nach Nord 14



historischer Radweg von Süd nach Nord 15



historischer Radweg von Süd nach Nord 19



historischer Radweg von Süd nach Nord 16



historischer Radweg von Süd nach Nord 20



historischer Radweg von Süd nach Nord 17



historischer Radweg von Nord nach Süd 1



historischer Radweg von Süd nach Nord 18



historischer Radweg von Nord nach Süd 2



historischer Radweg von Nord nach Süd 3



historischer Radweg von Nord nach Süd 7



historischer Radweg von Nord nach Süd 4



historischer Radweg von Nord nach Süd 8



historischer Radweg von Nord nach Süd 5



historischer Radweg von Nord nach Süd 9



historischer Radweg von Nord nach Süd 6



historischer Radweg von Nord nach Süd 10



historischer Radweg von Nord nach Süd 11



historischer Radweg von Nord nach Süd 15



historischer Radweg von Nord nach Süd 12



historischer Radweg von Nord nach Süd 16



historischer Radweg von Nord nach Süd 13



historischer Radweg von Nord nach Süd 17



historischer Radweg von Nord nach Süd 14



historischer Radweg von Nord nach Süd 18



historischer Radweg von Nord nach Süd 19



historischer Radweg von Nord nach Süd 20



historischer Radweg von Nord nach Süd 21



historischer Radweg von Nord nach Süd weiterer Verlauf



**Bundesministerium
für Digitales und Verkehr
Bundesministerium
für Wirtschaft und Klimaschutz
Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz**

**Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift
zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift
zur Straßenverkehrs-Ordnung**

Vom 3. April 2025

Nach Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 86 Satz 1 des Grundgesetzes erlässt die Bundesregierung folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift:

Artikel 1

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001 (BAnz. S. 1419, S. 5206), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6), wird wie folgt geändert:

1. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ in Nummer I Absatz 1 die Angabe „Schutzplanken“ durch die Angabe „Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ ersetzt.
2. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 2“ in Nummer II Satz 3 nach der Angabe „Vorfahrtstraße“ die Angabe „oder einer Straße mit vorfahrtgebendem Zeichen 301“ eingefügt.
3. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 26 Fußgängerüberwege“ wird wie folgt gefasst:

„1 I. Einsatzbereiche

1. Fußgängerüberwege dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und nicht auf Straßen angelegt werden, auf denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf.
2. Die Anlage von Fußgängerüberwegen kommt in der Regel nur in Frage, wenn auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden sind.
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. Fußgängerüberwege müssen ausreichend weit voneinander entfernt sein; das gilt nicht, wenn ausnahmsweise zwei Überwege hintereinander an einer Kreuzung oder Einmündung liegen.
5. In der Nähe von Lichtzeichenanlagen oder über gekennzeichnete Sonderfahrstreifen nach Zeichen 245 dürfen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Auch eine eingerichtete Grüne Welle kann dagegensprechen, einen Fußgängerüberweg anzulegen.
6. In der Regel sollen Fußgängerüberwege zum Schutz der Fußgänger auch über Radverkehrsanlagen hinweg angelegt werden.

7 II. Lage

1. Fußgängerüberwege sollten möglichst so angelegt werden, dass die Fußgänger die Fahrbahn auf kurzem Weg überschreiten.
2. Fußgängerüberwege sollten dort liegen, wo der Querungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überwegs unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
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.
4. Vor Schulen, Werksausgängen und dergleichen sollten Fußgänger nicht unmittelbar auf den Fußgängerüberweg stoßen, sondern durch Absperrungen geführt werden.



- 11 5. Im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper sollen Fußgängerüberwege nicht angelegt werden. Fußgängerüberwege über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Bahnkörper sollen an den Übergängen über den Gleisraum mit versetzten Absperrungen abgeschränkt werden.
- 12 III. Ausgestaltung
- 1 1. Die Markierung erfolgt mit Zeichen 293.
- 13 2. Auf Fußgängerüberwege wird mit Zeichen 350 hingewiesen. In wartepflichtigen Zufahrten ist dies in der Regel entbehrlich.
- 14 3. Fußgängerüberwege sind behindertengerecht auszugestalten.
- 15 4. Die Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger müssen die Einhaltung der Beleuchtungskriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) gewährleisten (§ 45 Absatz 5 Satz 2). Gegebenenfalls notwendige Beleuchtungseinrichtungen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen.
- 16 IV. Richtlinien
- Im Übrigen wird auf die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) mit der Maßgabe hingewiesen, dass die in den R-FGÜ vorgegebenen verkehrlichen Voraussetzungen als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten sind.“
4. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“ wird die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr“ wie folgt geändert:
- a) In Nummer V 4 Buchstabe a wird in Satz 4 und in Satz 5 jeweils die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- b) In Nummer V 4 Buchstabe c wird in Satz 3 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- c) In Nummer VI 2 Buchstabe b wird die Randnummer 122 wie folgt gefasst:
- „122 b) Begleitung durch Verwaltungshelfer
- Für alle im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitte mit Standardsituationen und -fällen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidung der Polizei zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs in Abhängigkeit des jeweiligen Verkehrsgeschehens erforderlich ist, kann die Polizeibegleitung entfallen. In diesen Fällen kann eine im Vorhinein getroffene verkehrsrechtliche Anordnung der für diesen Streckenabschnitt zuständigen Straßenverkehrsbehörde in den Erlaubnisbescheid als Bestimmung aufgenommen werden, welche dem Erlaubnisinhaber (oder dem den Transport durchführenden Unternehmen oder der den Transport durchführenden Person) für den jeweils betreffenden Streckenabschnitt das Visualisieren von Verkehrszeichen vorschreibt (Auflage). Für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen trifft das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes die verkehrsrechtlichen Anordnungen. Diese Auflage ist dann mit der Bedingung zu verbinden, dass der Bescheidinhaber (oder die den Transport durchführende Person oder das den Transport durchführende Unternehmen) als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde oder ein von diesem (oder diesen) beauftragter und namentlich der Straßenverkehrsbehörde benannter Unternehmer als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde die von der Straßenverkehrsbehörde erlassene verkehrsrechtliche Anordnung entsprechend der im Vorhinein getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnung mit einem oder mehreren Begleitfahrzeugen mit Wechselverkehrszeichen-Anlage zu visualisieren hat. Dem Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde steht kein eigenständiges Ermessen zu.“
5. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3“ nach der Randnummer 12 folgende Randnummer 13 eingefügt:
- „13 Das Sonn- und Feiertagsfahrverbot gilt nicht für die Bundeswehr sowie die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen, soweit militärische Erfordernisse vorliegen. Die militärischen Erfordernisse stellt für Einzelfahrzeuge der Bundeswehr der jeweilige Dienststellenleiter, für alle anderen Fälle, wie auch in § 2 Absatz 1 Nummer 4 der Ferienreiseverordnung, das für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr fest. Dies gilt auch für Truppen der Vertragsstaaten des Nordatlantikvertrages, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und weiterer verbündeter Streitkräfte sowie die von den jeweiligen Truppen beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen, soweit die militärischen Erfordernisse durch das für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr festgestellt wurden. Ein entsprechender Nachweis ist mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.“
6. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 32 Verkehrshindernisse“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ in der Nummer III in der Randnummer 5 die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerium“ ersetzt.



7. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 35 Sonderrechte“ wird wie folgt geändert:

a) In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Absätzen 1 und 5“ wird nach der Nummer II folgende Nummer III eingefügt:

- „2a III. Die Bundeswehr sowie die von ihr beauftragten gewerblichen Transportdienstunternehmen sind von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung befreit, wenn dringende militärische Erfordernisse vorliegen.

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

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

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

b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4“ wird nach der Randnummer 9 die folgende Randnummer 9a eingefügt:

- „9a Die krisenhafte Entwicklung stellt einen Zustand unterhalb der Schwelle zur Krise und dem Spannungs- und Verteidigungsfall dar, der keines Beschlusses des Bundestages bedarf, bei welchem jedoch bereits sehr zeitkritische militärische Maßnahmen, wie beispielsweise der Aufmarsch von Truppen, das Verlegen von Material und Personal sowie das verstärkte Durchführen von Übungen im Rahmen des Aufwuchses von militärischen Handlungsoptionen, erforderlich sind. Begrenzt wird die Befreiung durch die Schadensminderungspflicht insbesondere hinsichtlich der zu nutzenden Infrastruktur. Die Schadensminderungspflicht umfasst auch die Berücksichtigung der aktuellen Bewertung der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes zu der zu nutzenden Infrastruktur für Großraum- oder Schwertransporte gemäß § 29 Absatz 3.“

c) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 5“ wird die Nummer III wie folgt gefasst:

- „12 III. Die genannten Truppen können, soweit für diese Truppen und diese Transportdienstunternehmen Sonderregelungen oder anderweitige Vereinbarungen bestehen, sich an das im Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung für Fragen des Verkehrs, Transports und der Logistik zuständige Kommando der Bundeswehr wenden, welches nach Maßgabe des Bundesministeriums der Verteidigung die dringenden militärischen Erfordernisse feststellt, die ggf. erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen einholt oder die erforderliche Anzeige übermittelt. Trotz Inanspruchnahme der Sonderrechte ist Rücksicht insbesondere auf die anderen Verkehrsteilnehmer sowie auf die zu nutzende Infrastruktur zu nehmen. Das Übermaßverbot nach § 35 Absatz 8 ist zu beachten.“

8. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3“ in Nummer I Satz 2 die Angabe „(vgl. Nummer V zu den Zeichen 223.1 bis 223.3; Rn. 5)“ durch die Angabe „(vgl. Nummer IX zu den Zeichen 223.1 bis 223.3; Rn. 9)“ ersetzt.

9. Die Verwaltungsvorschrift „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer I wird wie folgt gefasst:

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



- 4 Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen. Die Wahrnehmbarkeit darf nicht durch Häufung von Verkehrszeichen beeinträchtigt werden.
- 5 Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“
- b) In Nummer II wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerien“ ersetzt.
- c) Nummer III wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 Absatz 1 und in Nummer 7 Absatz 3 Satz 2 wird jeweils die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerien“ ersetzt.
 - bb) Nummer 8 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„25 Strecken- und Verkehrsverbote (Abschnitt 6 und 7 der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen) gelten grundsätzlich für sämtliche Fahrstreifen einer Fahrtrichtung. Sofern diese nur für einzelne Fahrstreifen gelten sollen, sind diese in der Regel so anzubringen, dass sie dem betreffenden Fahrstreifen zweifelsfrei zugeordnet werden können (Verkehrszeichenbrücken oder Auslegermaste).“
 - bbb) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Randnummer 7“ durch die Angabe „Randnummer 8“ ersetzt.
 - ccc) Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Grundsatz der allgemeinen Darstellungsmöglichkeit fahrstreifenbezogener Anordnungen auf Verkehrslenkungsstafeln (vgl. VwV zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungsstafeln, Randnummer 8) bleibt hiervon unberührt.“
 - cc) In Nummer 14 Absatz 1 Satz 2 wird nach der Angabe „229,“ die Angabe „230,“ eingefügt.
 - dd) Nummer 16 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„46 a) Sie sollten, wenn irgend möglich, nicht beschriftet sein, sondern nur Sinnbilder zeigen. Wie Zusatzzeichen auszugestaltet sind, die in der StVO oder in dieser Vorschrift nicht erwähnt, aber häufig notwendig sind, ergibt sich aus dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) oder aus Verkehrsblatt-Verlautbarungen des zuständigen Bundesministeriums nach Nummer III 1 (Randnummer 7). Abweichungen von dort aufgeführten Zusatzzeichen sind nicht zulässig; andere Zusatzzeichen bedürfen der Zustimmung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle. Für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes bedürfen andere Zusatzzeichen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts.“
- d) In Nummer IV 1 Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerien“ ersetzt.
10. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 40 Gefahrzeichen“ wird in Nummer I Satz 1 die Angabe „Satz 4“ durch die Angabe „Satz 2“ ersetzt.
11. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 123 Arbeitsstelle“ wird die Angabe „Sicherung“ durch die Angabe „verkehrsrechtliche Sicherung“ ersetzt.
12. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 136 Kinder“ wird in Nummer I Satz 2 die Angabe „Nummer XI“ durch die Angabe „Nummer XII“ ersetzt.
13. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 223.1 bis 223.3 Befahren eines Seitenstreifens als Fahrstreifen“ wird in Nummer IX Satz 2 die Angabe „Rn. 45“ durch die Angabe „Rn. 53“ ersetzt.
14. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 229 Taxenstand“ wird in Nummer I und Nummer II Satz 2 jeweils die Angabe „Taxen“ durch die Angabe „Taxis“ ersetzt.
15. Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 229 Taxenstand“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 230 Ladebereich“ eingefügt:

„Zu Zeichen 230 Ladebereich

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



-
16. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 242.1 und 242.2 Beginn und Ende einer Fußgängerzone“ wird in Nummer II die Angabe „Nummer XI“ durch die Angabe „Nummer XII“ ersetzt.
17. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ werden die Nummern I und II wie folgt gefasst:
- „1 I. Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.
- 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).“
18. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone“ wird die Nummer II wie folgt gefasst:
- „2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise – dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung). Zur effektiven Unterbindung unzulässigen Durchgangsverkehrs können ergänzende Anordnungen in Betracht kommen (vgl. Nummer VII 5 zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14e).“
19. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen“ wird wie folgt gefasst:
- „1 Durch das Zeichen werden markierte Sonderfahrstreifen den Omnibussen des Linienverkehrs sowie des Schüler- und Behindertenverkehrs vorbehalten.
- 2 I. Der Bussonderfahrstreifen soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. Er kann auch angeordnet werden, um den öffentlichen Personenverkehr gegenüber dem Individualverkehr zu fördern (vgl. Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummer 14a ff.).
- 3 II. 1. Auch bei kurzen Straßenabschnitten (z. B. vor Verkehrsknotenpunkten) kann die Anordnung von Bussonderfahrstreifen gerechtfertigt sein.
- 4 2. Bussonderfahrstreifen dürfen in Randlage rechts, in Einbahnstraßen rechts oder links, in Mittellage allein oder im Gleisraum von Straßenbahnen sowie auf baulich abgegrenzten Straßenteilen auch entgegengesetzt der Fahrtrichtung angeordnet werden.
- 5 3. Die Sicherheit des Radverkehrs ist zu gewährleisten. Kann der Radverkehr nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden, sollte er im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen werden. Ist das wegen besonderer Bedürfnisse des Linienverkehrs nicht möglich und müsste der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren, ist von der Anordnung des Zeichens abzusehen.
- 6 4. Wird anderer Verkehr auf Bussonderfahrstreifen zugelassen, dürfen auf dem Bussonderfahrstreifen keine besonderen Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4 Satz 2, 2. Halbsatz) für den öffentlichen Personenverkehr (Anlage 4 der BOStrab) gezeigt werden, es sei denn, für diese Verkehre werden eigene Lichtzeichen angeordnet.
- 7 5. Taxen sollen grundsätzlich und elektrisch betriebene Fahrzeuge dürfen auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Satz 1 gilt nicht für Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Schienenbahnen. Insbesondere für den Übergang der Bussonderfahrstreifen zum allgemeinen Verkehrsraum gilt für die Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf diesen Bussonderfahrstreifen, dass die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen allgemeinen Verkehrsablaufs stets vorgeht.
- 8 6. Gegenseitige Behinderungen, die durch stark benutzte Zu- und Abfahrten (z. B. bei Parkhäusern, Tankstellen) hervorgerufen werden, sind durch geeignete Maßnahmen, wie Verlegung der Zu- und Abfahrten in Nebenstraßen, auf ein Mindestmaß zu beschränken.
- 9 7. Bussonderfahrstreifen im Gleisraum von Straßenbahnen dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 58 Absatz 3 der Straßenbahn-, Bau- und Betriebsordnung angeordnet werden.
-



- 10 III. 1. Zur Aufstellung vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43. Das Zeichen ist an jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen. Zur Verdeutlichung kann die Markierung „BUS“ auf der Fahrbahn aufgetragen werden.
- 11 2. Die Ausführung der Markierungen richtet sich nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS).
- 12 3. Bussonderfahrstreifen in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, die gegen die Fahrbahn des entgegengerichteten Verkehrs baulich abzugrenzen sind, sollen auch am Beginn der Einbahnstraße durch das Zeichen kenntlich gemacht werden. Es kann sich empfehlen, dem allgemeinen Verkehr die Führung des Busverkehrs anzuzeigen.
- 13 4. Kann durch eine Markierung eine Erleichterung des Linienverkehrs erreicht werden (Fahrstreifen in Mittellage, im Gleisraum von Straßenbahnen oder auf baulich abgesetzten Straßenteilen), empfiehlt es sich, auf das Zeichen zu verzichten.
- Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens gelten entsprechend.
- 14 5. Die Leichtigkeit des Verkehrs auf Bussonderfahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen kann durch Abbiegeverbote für den Individualverkehr (z. B. Zeichen 209 bis 214) verbessert werden. Notfalls sind besondere Lichtzeichen (§ 37 Absatz 2 Nummer 4) anzuordnen. Die Einrichtung von Busschleusen oder die Vorgabe bedarfsgerechter Vor- und Nachlaufzeiten an Lichtzeichenanlagen wird empfohlen.
- 15 6. Ist die Kennzeichnung des Endes eines Bussonderfahrstreifens erforderlich, ist das Zeichen mit dem Zusatzzeichen „Ende“ anzuordnen.
- 16 IV. Zur Erprobung unterschiedlicher Mobilitätsformen kann ein Bussonderfahrstreifen auch freigegeben werden für
- elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-20),
 - Carsharingfahrzeuge (Zusatzzeichen 1024-21),
 - mehrfachbesetzte Personenkraftwagen (Zusatzzeichen 1024-22),
 - andere besondere Mobilitätsformen durch geeignetes Zusatzzeichen; auf Satz 3 der Randnummer 46 zu den §§ 39 bis 43 wird hingewiesen.“
20. Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art“ eingefügt:
- „Zu Zeichen 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
- 1 Durch Zeichen 250 in Verbindung mit einem Zusatzzeichen (vgl. Nummer III 16 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 46) kann ein Sonderfahrstreifen zur Erprobung unterschiedlicher, auch besonderer Mobilitätsformen (vgl. Nummer IV zu Zeichen 245, Randnummer 16) angeordnet werden. Das Zeichen ist dann auf einen Fahrstreifen zu beschränken; da die Anordnungen nur vorübergehend erfolgen (§ 52 Absatz 6), kommen hierfür insbesondere Verkehrslenkungsanlagen in Betracht (vgl. Nummer III 8 zu den §§ 39 bis 43, Randnummer 26). Diese Sonderfahrstreifen sollen markiert werden. Die Markierungen sollen sich an den Vorgaben zu Bussonderfahrstreifen (vgl. Nummer III 2 zu Zeichen 245, Randnummer 11) orientieren.“
21. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer I Satz 1 wird die Angabe „Europäischen“ gestrichen.
 - b) In Nummer II Satz 1 wird die Angabe „daß“ durch „dass“ ersetzt.
 - c) In Nummer II Satz 3 wird die Angabe „erläßt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „erlässt das zuständige Bundesministerium“ ersetzt.
22. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer IX wird die Angabe „Sicherung“ durch die Angabe „verkehrsrechtliche Sicherung“ und die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerium“ ersetzt.
 - b) Nummer XI wird wie folgt gefasst:
 - „13 XI. Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, Spielplätzen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für Menschen mit Behinderungen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z. B. Wohnheime, Tageseinrichtungen oder Werkstätten) oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraumsuchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung



der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

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

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

- 13b Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen (z. B. Sperrgitter) einzubeziehen. Die Beschränkung auf Tempo 30 km/h kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen Fußgängern ihr Vorrang erkennbar eingeräumt werden wird. Die Anordnung ist auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden.“

c) In Nummer XII Satz 1 wird die Angabe „300 Meter“ durch die Angabe „500 Meter“ ersetzt.

23. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ wird in Nummer I die Angabe „Nummer XI“ durch die Angabe „Nummer XII“ ersetzt.

24. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 277 Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t“ wird wie folgt geändert:

a) Nummer II wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 wird gestrichen.

bb) Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden zu den Nummern 1 bis 3.

b) Die bisherigen Randnummern 3 bis 6 werden zu den Randnummern 2 bis 5.

25. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 286 Eingeschränktes Haltverbot“ wird in Nummer III die Angabe „Nummer X 7“ durch die Angabe „XI 8“ ersetzt.

26. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 297.1 Vorankündigungspfeil“ wird in Nummer I Satz 2 die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerium“ ersetzt.

27. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 2 Ifd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ wird Nummer II Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

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



28. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird Nummer I wie folgt gefasst:
- „1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“
29. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Bild 318 Parkscheibe“ wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
30. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich“ wird nach Randnummer 5 die folgende Randnummer 6 eingefügt:
- „6 VI. Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann ein verkehrsberuhigter Bereich auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu Absatz 1 bis 1e zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Randnummern 14a ff., angeordnet werden. Die vorstehenden Vorgaben nach den Nummern I bis V sind ergänzend zu beachten.“
31. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 327 Tunnel“ wird Nummer I Satz 3 gestrichen.
32. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg“ wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Auf Nummer III 2 zu § 26 wird hingewiesen.“
33. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 Touristischer Hinweis, touristische Route und touristische Unterrichtungstafel“ wird in Nummer IV Satz 1 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
34. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 3 Abschnitt 10 Wegweisung“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer II Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
- b) Nummer III wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- bb) In Satz 6 wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- cc) In Satz 7 wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
35. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 415 bis 442 Wegweiser außerhalb von Autobahnen“ wird in Satz 1 die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „Fernstraßen-Bundesamt“ ersetzt.
36. Die Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer II wird in Satz 1 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ und in Satz 2 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ jeweils durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- b) In Nummer III Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
37. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 440, 441 und 430 Wegweiser zur Autobahn“ wird in Satz 2 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
38. Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 448.1 Autohof“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer II 4 werden nach Satz 2 folgende Sätze eingefügt:
- „Hierbei werden Lkw-Stellplätze, die für das Laden von E-Lkw an E-Lkw-Ladeinfrastruktur vorgesehen sind, mit dem Faktor 1,4 angerechnet, um dem höheren Flächenbedarf Rechnung zu tragen. Sollte durch die Errichtung von für den Betrieb der Ladeinfrastruktur notwendigen Nebenanlagen wie Transformatorstationen der Wegfall weniger weiterer Lkw-Stellplätze unvermeidbar sein, sind diese Flächen weiterhin als Stellplätze in der Berechnung nach Satz 1 zu berücksichtigen.“
- b) Nummer III wird gestrichen.



- c) Die bisherigen Nummern IV und V werden wie folgt gefasst:
- „9 III. Das Zusatzzeichen enthält nur grafische Symbole für rund um die Uhr angebotene Leistungen. Zusätzlich kann auch das Symbol „Autobahnkapelle“ verwendet werden, wenn ein jederzeit zugänglicher Andachtsraum vorhanden ist.
- 10 IV. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes ist für die Anordnung des Zeichens 448.1 – Autohof – zuständig, ebenso wie für Ausnahmegenehmigungen (siehe § 46 Absatz 2a Satz 1 Nummer 5). Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH des Bundes führt hierfür notwendige Anhörungsverfahren durch. Die Anordnung von Zeichen 448.1 ist nur zulässig, wenn die Anordnung erforderlicher Folgeweisungen im Basisnetz durch die dort zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landes sichergestellt ist.“
39. In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 467.1 Umlenkungspfeil“ wird in Nummer V die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
40. Die Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln“ wird wie folgt geändert:
- a) Die bisherigen Nummern 1 bis 6 werden zu den Nummern I bis VI.
- b) Nach der Nummer VI wird folgende Nummer VII eingefügt:
- „7 VII. Zusatzzeichen zu Verkehrslenkungstafeln haben eine Höhe von 500 mm und sind in der Breite an die Breite der Verkehrslenkungstafel anzupassen.“
- c) Die bisherige Nummer 7 wird zu Nummer VIII und erhält die Randnummer 8.
41. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 43 Verkehrseinrichtungen (Anlage 4)“ wird wie folgt geändert:
- a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Anlage 4 Abschnitt 1“ wird wie folgt gefasst:
- „Zu Absatz 3 Anlage 4 Abschnitt 1
- 3 Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt nach den Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), die das zuständige Bundesministerium im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.“
- b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Anlage 4 Abschnitte 2 und 3“ wird Nummer II Satz 2 gestrichen.
42. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 44a Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes“ wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer I wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- b) Nummer V wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 Absatz 1 wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
- bb) In Nummer 1 Absatz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
- cc) In der Überschrift von Nummer 2 und in Nummer 3 Satz 2 wird jeweils die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
43. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ wird wie folgt geändert:
- a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1 bis 1e“ wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer V Satz 2 wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerin“ ersetzt.
- bb) Nach Nummer VI wird folgende Nummer VII eingefügt:
- „14a VII. 1. Soweit Anordnungen zur Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, sollten sie auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden.
- 14b 2. Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende Maßnahme zum Umweltschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Zum Umweltschutz einschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Dies



gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.

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

- 14c 3. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.
- 14d 4. Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen. Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.
- 14e 5. Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241.

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

Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“

cc) Die bisherigen Nummern VII bis IX werden zu den Nummern VIII bis X.

dd) Die bisherige Nummer X wird wie folgt geändert:

aaa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„XI. Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere (Bewohnerparkvorrechte)“

bbb) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

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

ccc) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

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



Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraum Mangels, kommt es dann nicht an. Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist.“

ddd) Die bisherige Nummer 2 wird zu Nummer 3 und wie folgt geändert:

aaaa) Satz 2 wird gestrichen.

bbbb) Im bisherigen Satz 3 wird die Angabe „Nummer 6“ durch die Angabe „Nummer 7“ und die Angabe „Zeichen 314, 315“ durch die Angabe „Zeichen 314, 314.1 und 315“ ersetzt.

eee) Die bisherige Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„31 4. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 5) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches soll 1 500 m nicht übersteigen. Die Einrichtung mehrerer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) ist zulässig.“

fff) Die bisherige Nummer 4 wird zu Nummer 5 und wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird die Angabe „Nummer 3“ durch die Angabe „Nummer 4“ ersetzt.

bbbb) Satz 4 wie folgt gefasst:

„Die Reservierung findet Eingang in das Parkraumkonzept, sofern ein solches vorhanden ist; vgl. dazu oben Nummer 2 (Randnummer 29a).“

ggg) Die bisherige Nummer 5 wird zu Nummer 6.

hhh) Die bisherige Nummer 6 wird zu Nummer 7 und in ihrem Satz 2 die Angabe „Nummer 2“ durch die Angabe „Nummer 3“ ersetzt.

iii) Die bisherige Nummer 7 wird zu Nummer 8 und in ihrem Satz 1 die Angabe „ausgegeben“ durch die Angabe „erteilt“ ersetzt.

jjj) Die bisherige Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„36 9. Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Ein Bewohnerparkausweis kann auch erteilt werden, ohne ein im Fahrzeug auszulegendes oder anzubringendes Dokument auszustellen, wenn auf andere Weise eine effektive Kontrolle sichergestellt ist. Das kann etwa der Fall sein, wenn eine Kontrolle anhand des Kennzeichens erfolgt (digitaler Bewohnerparkausweis). Mit der Erteilung des Bewohnerparkausweises ist dann der Antragsteller zugleich von der Pflicht zu befreien, einen Parkausweis im Fahrzeug auszulegen oder anzubringen. Soweit eine Kontrolle anhand des Kennzeichens von einer datenschutzrechtlichen Einwilligung des Antragstellers abhängt, ist die Befreiung unter der auflösenden Bedingung des Widerrufs der Einwilligung auszusprechen; im Fall eines Widerrufs ist nachträglich ein physischer Bewohnerparkausweis auszustellen.“

ee) Die bisherigen Nummern XI und XII werden zu den Nummern XII und XIII.

b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ wird in Nummer I Satz 1 die Angabe „(z. B. durch ein Stellplatz-Konzept)“ durch die Angabe „(z. B. im Rahmen eines Parkraumkonzepts; vgl. Nummer X zu Absatz 1 bis 1e, Randnummer 29a)“ ersetzt.

c) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“ wird in Nummer I Satz 1 die Angabe „(z. B. durch ein Stellplatzkonzept)“ durch die Angabe „(z. B. im Rahmen eines Parkraumkonzepts; vgl. Nummer X zu Absatz 1 bis 1e, Randnummer 29a)“ ersetzt.

d) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3“ wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer I wird die Angabe „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Angabe „zuständige Bundesministerium“ ersetzt.

bb) In Nummer IV 2 Buchstabe a Satz 2 wird die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.

e) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 6“ wird in Nummer III Satz 4 die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.

f) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 11“ wird wie folgt geändert:

aa) In der Überschrift von Nummer II sowie in Nummer III wird jeweils die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.



- bb) In Nummer IV Satz 1 und 3, in Nummer V Satz 1 sowie in Nummer VI Satz 1 und 5 wird jeweils die Angabe „auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts“ durch die Angabe „Autobahn GmbH des Bundes“ ersetzt.
44. Die bisherige Verwaltungsvorschrift „Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis“ wird wie folgt geändert:
- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
- „Zu § 46 Ausnahmegenehmigungen, Erlaubnisse und Bewohnerparkausweise“
- b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu Nummer 11“ in der Nummer I 2 Satz 1 die Angabe „Nummer IX“ durch die Angabe „Nummer X“ ersetzt.
45. Die Anlage zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung „Katalog der Verkehrszeichen (VzKat)“ wird wie folgt geändert:
- a) Teil 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. Neuerungen
- (1) Nachstehend sind die Änderungen gegenüber dem VzKat in der Fassung vom 8. November 2021 aufgeführt.
- (2) Die folgenden neu eingeführten Verkehrszeichen sind im VzKat neu enthalten:
- Z 230 Ladebereich
 - Z 257-59 Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)
 - Z 310-41 Ortstafel Vorderseite – doppelseitig (Rückseite Z 311.1)
 - Z 311.1 Ortstafel Rückseite ohne Zielangabe
 - Z 625 diverse Richtungstafeln in Kurven
 - Z 1006-32 Unfallgefahr Lkw
 - Z 1012-55 Schulweg
 - Z 1012-56 Spielplatz
 - Z 1012-57 Behinderteneinrichtung
 - Z 1024-22 Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind – mehrfachbesetzte Personenkraftwagen frei
 - Z 1040-37 Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse im angegebenen Zeitraum frei
 - Z 1053-54 während des Ladevorgangs
 - Z 1053-55 Massenangabe – 3,5 t
 - Z 1060-34 Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen – links
- (3) Die folgenden Zeichen werden aus dem VzKat gestrichen:
- Z 1001-34 auf ... m (verbal)
 - Z 1001-35 auf ... km (verbal)“
- b) Teil 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Zwischen den Zeilen der Zeichen 229 und 237 wird folgende neue Zeile für Zeichen 230 eingefügt:

”

Zeichen 230 Ladebereich	Pfeile entsprechend Zeichen 283	
Unternummer Z 230 -		
10: Anfang - Aufstellung rechts	11: Ende - Aufstellung links	
20: Ende - Aufstellung rechts	21: Anfang - Aufstellung links	
30: Mitte - Aufstellung rechts	31: Mitte - Aufstellung links	

“



- bb) Nach der bildlichen Darstellung des Zeichens 257-58 und der Angabe „Verbot für Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen“ werden folgende Angaben für Zeichen 257-59 eingefügt:

”



**Verbot für Elektro-
kleinstfahrzeuge im
Sinne der Elektrokleinst-
fahrzeuge-Verordnung (eKFV)**

-59

“

- c) Teil 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Zeile des Zeichens 310 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 310
Ortstafel Vorderseite

Unternummer Z 310 -
40: doppelseitig (Rückseite Z 311)
41: doppelseitig (Rückseite Z 311.1)



Ausführung nach RWB

“

- bb) Zwischen den Zeilen der Zeichen 311 und 314 wird folgende neue Zeile für Zeichen 311.1 eingefügt:

”

Zeichen 311.1
Ortstafel Rückseite ohne Zielangabe



Ausführung nach RWB

“

- cc) Die Zeile des Zeichens 448 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 448
Ankündigungstafel



-50
Unternummer Z 448 -
50: auf anderen Straßen
außerhalb von Autobahnen
(Ausführung nach RWB)



Ausführung nach RWBA



Ausführung nach RWBA

“



d) Teil 5 wird wie folgt geändert:

aa) Die Zeile des Zeichens 600 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 600 Absperrschranke	
Unternummer Z 600 -	
30: 100 x 800	37: 500 x 1600
31: 100 x 1200	38: 500 x 2000
32: 100 x 1600	39: 500 x 2400
33: 250 x 1200	50: 100 x 2000
34: 250 x 1600	51: 100 x 2400
35: 250 x 2000	52: 250 x 800
36: 250 x 2400	
Unternummer Z 600 -	
60: Sperrpfosten (Schraffur waagerecht)	
	
	-60

“

bb) Die Zeile des Zeichens 625 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 625 Richtungstafel in Kurven	
Unternummer 625 -	
linksweisend:	rechtsweisend:
10: 500 x 500	20: 500 x 500
11: 500 x 1500	21: 500 x 1500
12: 500 x 2000	22: 500 x 2000
13: 500 x 2500	23: 500 x 2500
14: 700 x 700	24: 700 x 700
15: 700 x 2100	25: 700 x 2100
16: 700 x 2800	26: 700 x 2800
17: 700 x 3500	27: 700 x 3500

“



e) Teil 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die Zeilen der Zeichen 1001 bis 1004 werden wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1001 Länge einer Strecke ^{1) 2)} (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)	 -33-2	 -32-500	 -30-800
Unternummer Z 1001 - 30-...: auf ... m 31-...: auf ... km	gem. VwV-StVO in Tunneln 32-...: noch ... m 33-...: noch ... km		

Zeichen 1002 Verlauf der Vorfahrtstraße	Unternummer Z 1002 - an Kreuzungen 10: von unten nach links 11: von oben nach links 20: von unten nach rechts 21: von oben nach rechts	 -10
	Unternummer Z 1002 - an Einmündungen 12: von unten nach links, Einmündung von oben 13: von unten nach links, Einmündung von rechts 14: von oben nach links, Einmündung von unten 22: von unten nach rechts, Einmündung von oben 23: von unten nach rechts, Einmündung von links 24: von oben nach rechts, Einmündung von unten	 -12

Zeichen 1004 Entfernungsangaben ²⁾	 -32	 -30-100
Unternummer Z 1004 - 30-...: Entfernungsangabe in m ¹⁾ 31-...: Entfernungsangabe in km ¹⁾ (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)	32: Stop in 100 m	

¹⁾ dargestellte Entfernungsangaben beispielhaft
²⁾ Entfernungsangaben sind auf- oder abzurunden:
 bis 100m auf volle 10m; 100m - 500m auf volle 50m; 500m - 1000m auf volle 100m; >1000m in km mit max. einer Dezimale

“

bb) Die Zeile des Zeichens 1005 wird wie folgt gefasst:

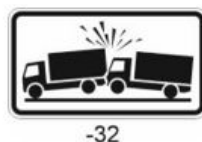
”

Zeichen 1005 Entfernungsangaben ¹⁾ mit verbalem Zusatz	 -30-200
Unternummer Z 1005 - 30-...: Reißverschluss erst in "... m" (in Verb. m. Einengungstafel Zeichen 531 ff. - zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)	
1) dargestellte Entfernungsangabe beispielhaft	

“

cc) Nach der bildlichen Darstellung des Zeichens 1006-31 werden folgende Angaben für Zeichen 1006-32 eingefügt:

”



“



dd) Die bisherige Zeile mit den Zeichen 1007-30 bis 1007-60 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1007

Hinweis auf Gefahren
durch verbale Angabe

Ölspur

-30

Rauch

-31

Rollsplitt

-32

Baustellen-
ausfahrt

-33

Straßen-
schäden

-34

Verschmutzte
Fahrbahn

-35

Spreng-
arbeiten

-36

Ausfahrt

-37

Baustellen-
verkehr

-38

fehlende
Fahrbahn-
markierung

-39

Unfall

-50

Hoch-
wasser

-51

neuer
Fahrbahn-
belag

-52

Spurrinnen

-53

Links-
abbieger

-54

Skiabfahrt
kreuzt

-55

Skiwander-
weg kreuzt

-56

Kuppe

-57

“

ee) Die bisherige Zeile mit den Zeichen 1007-61 und 1007-62 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1007

Hinweis auf Gefahren
durch verbale Angabe

Polizei-
kontrolle

-58

Anordnung auch in Verbindung
mit Zeichen 274,
möglichst mit Zeitangabe

Ende
Seitenstreifen
in 200 m

-59-200¹⁾

(Unternummer steht
jeweils für den Zahlenwert)

Seitenstreifen
nicht
befahrbar

-60

NEBEL

-61

Ausführung nach
RWVZ 1997

Zufahrt

-62

¹⁾ dargestellte Entfernungsangabe beispielhaft

“



ff) Die bisherige Zeile mit den Zeichen 1012-30 bis 1012-38 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1012

Hinweis durch
verbale Angabe

Ladezone

-30

Ende

-31

Radfahrer
absteigen

-32

keine
Mofas

-33

Grüne Welle
bei XX km/h

-34

bei Rot
hier halten

-35

Lärmschutz

-36

Zufluss-
regelung

-37

“

gg) Die bisherige Zeile mit den Zeichen 1012-50 bis 1012-54 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1012

Hinweis durch
verbale Angabe

Nebenstrecke

-38

Ausführung
nach RWB

Schule

-50

Kindergarten

-51

Altenheim

-52

Krankenhaus

-53

Seniorenheim

-54

Schulweg

-55

Spielplatz

-56

Behinderten-
einrichtung

-57

“



hh) Die Zeile des Zeichens 1013 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1013 besondere Hinweise zur Seitenstreifenfreigabe (in Verb. mit Zeichen 223.1 bis 223.3)	800 x 2250	
		-50
	800 x 2250	
		-51
	500 x 2250	
		-52-400 ¹⁾
Unternummer Z 1013 - 50: Seitenstreifen befahren 51: Seitenstreifen räumen 52: Ende in ... m		
1) dargestellte Entfernungsangabe beispielhaft		
zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert		

“

ii) Die Zeile des Zeichens 1024 wird wie folgt gefasst:

”

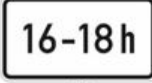
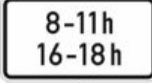
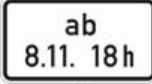
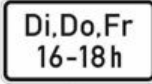
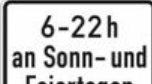
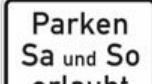
Zeichen 1024¹⁾ mehrspurige Fahrzeuge frei			
	-10	-11	-12
	-13	-14	-15
	-16	-17	-18
	-19	-20 nach EmoG	-21
	-22		
1) die Sinnbilder können auch doppelt nach dem Vorbild von Zeichen 1022-14 bzw. 1022-15 angeordnet werden			

“



jj) Die Zeile des Zeichens 1040 und die Zeile mit den Zeichen 1042-30 bis 1042-38 werden wie folgt gefasst:

”

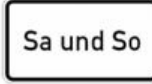
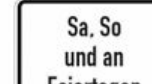
Zeichen 1040 Zeitangaben ¹⁾ Stunden ohne Beschränkung auf Wochentage	 -10	 -30	 -31
	 -32	 -33	 -34
	 -35	 -36	 -37
	zu Zeichen101 oder 274		
Zeichen 1042 Zeitangaben ¹⁾ mit Beschränkung auf Wochentage	 -30	 -31	 -32
	 -33	 -34	 -35
	 -36	 -37	 -38

1) dargestellte zeitliche Angaben beispielhaft

“

kk) Die Zeile mit den Zeichen 1042-50 bis 1042-53 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1042 Zeitangaben ¹⁾ mit Beschränkung auf Wochentage	 -50	 -51	 -52
	 -53		

1) dargestellte zeitliche Angaben beispielhaft

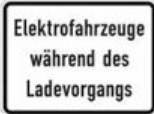
zu Zeichen101 oder 274

“



ll) Die Zeile des Zeichens 1050 wird wie folgt gefasst:

”

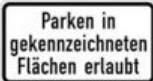
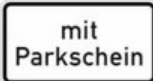
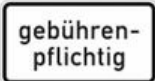
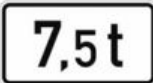
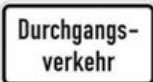
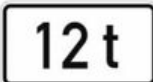
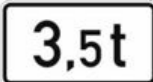
Zeichen 1050 Fahrzeuge (verbale Angabe)	 -30	 -31 ¹⁾	 -32 nach StVG
	 -33 nach StVG		

1) dargestellte Anzahl beispielhaft

“

mm) Die Zeile des Zeichens 1053 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 1053 sonstige Beschränkungen	 -30	 -31	 -32
	 -33	 -34	 -35
	 -36	 -37	 -38
	 -39	 -52	 -53
	 -54	 -55	

“



nn) Nach der bildlichen Darstellung des Zeichens 1060-33 werden folgende Angaben für Zeichen 1060-34 eingefügt:

”



-34

“

f) Der Anhang wird wie folgt gefasst:

„Gefahrzeichen nach Anlage 1 (zu § 40 Absatz 6 und 7 StVO)

Nr.:	Bezeichnung
101	Gefahrstelle
101-10	Flugbetrieb – Aufstellung rechts
101-11	Fußgängerüberweg – Aufstellung rechts
101-12	Viehtrieb – Aufstellung rechts
101-13	Reiter – Aufstellung rechts
101-14	Amphibienwanderung – Aufstellung rechts
101-15	Steinschlag – Aufstellung rechts
101-20	Flugbetrieb – Aufstellung links
101-21	Fußgängerüberweg – Aufstellung links
101-22	Viehtrieb – Aufstellung links
101-23	Reiter – Aufstellung links
101-24	Amphibienwanderung – Aufstellung links
101-25	Steinschlag – Aufstellung links
101-51	Schnee- oder Eisglätte
101-52	Splitt, Schotter
101-53	Ufer
101-54	Unzureichendes Lichtraumprofil
101-55	Bewegliche Brücke
102	Kreuzung oder Einmündung
103	Kurve
103-10	Kurve – links
103-20	Kurve – rechts
105	Doppelkurve
105-10	Doppelkurve – zunächst links
105-20	Doppelkurve – zunächst rechts
108	Gefälle
108-4	Gefälle 4 %
108-5	Gefälle 5 %
108-6	Gefälle 6 %
108-7	Gefälle 7 %
108-8	Gefälle 8 %
108-9	Gefälle 9 %
108-10	Gefälle 10 %
108-11	Gefälle 11 %
108-12	Gefälle 12 %
108-13	Gefälle 13 %
108-14	Gefälle 14 %
108-15	Gefälle 15 %
108-16	Gefälle 16 %
108-17	Gefälle 17 %
108-18	Gefälle 18 %
108-19	Gefälle 19 %
108-20	Gefälle 20 %
108-21	Gefälle 21 %
108-22	Gefälle 22 %
108-23	Gefälle 23 %
108-24	Gefälle 24 %
108-25	Gefälle 25 %
110	Steigung
110-4	Steigung 4 %



Nr.:	Bezeichnung
110-5	Steigung 5 %
110-6	Steigung 6 %
110-7	Steigung 7 %
110-8	Steigung 8 %
110-9	Steigung 9 %
110-10	Steigung 10 %
110-11	Steigung 11 %
110-12	Steigung 12 %
110-13	Steigung 13 %
110-14	Steigung 14 %
110-15	Steigung 15 %
110-16	Steigung 16 %
110-17	Steigung 17 %
110-18	Steigung 18 %
110-19	Steigung 19 %
110-20	Steigung 20 %
110-21	Steigung 21 %
110-22	Steigung 22 %
110-23	Steigung 23 %
110-24	Steigung 24 %
110-25	Steigung 25 %
112	Unebene Fahrbahn
114	Schleuder- oder Rutschgefahr
117	Seitenwind
117-10	Seitenwind von rechts
117-20	Seitenwind von links
120	Verengte Fahrbahn
121	Einseitig verengte Fahrbahn
121-10	Einseitig verengte Fahrbahn – Verengung rechts
121-20	Einseitig verengte Fahrbahn – Verengung links
123	Arbeitsstelle
124	Stau
125	Gegenverkehr
131	Lichtzeichenanlage
133	Fußgänger
133-10	Fußgänger – Aufstellung rechts
133-20	Fußgänger – Aufstellung links
136	Kinder
136-10	Kinder – Aufstellung rechts
136-20	Kinder – Aufstellung links
138	Radverkehr
138-10	Radverkehr – Aufstellung rechts
138-20	Radverkehr – Aufstellung links
142	Wildwechsel
142-10	Wildwechsel – Aufstellung rechts
142-20	Wildwechsel – Aufstellung links
151	Bahnübergang
156	Bahnübergang mit dreistreifiger Bake
156-10	Bahnübergang mit dreistreifiger Bake – Aufstellung rechts
156-11	Bahnübergang mit dreistreifiger Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung rechts
156-20	Bahnübergang mit dreistreifiger Bake – Aufstellung links
156-21	Bahnübergang mit dreistreifiger Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung links
157	Dreistreifige Bake
157-10	Dreistreifige Bake – Aufstellung rechts
157-11	Dreistreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung rechts
157-20	Dreistreifige Bake – Aufstellung links
157-21	Dreistreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung links
159	Zweistreifige Bake
159-10	Zweistreifige Bake – Aufstellung rechts
159-11	Zweistreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung rechts
159-20	Zweistreifige Bake – Aufstellung links
159-21	Zweistreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung links
162	Einstreifige Bake



Nr.:	Bezeichnung
162-10	Einstreifige Bake – Aufstellung rechts
162-11	Einstreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung rechts
162-20	Einstreifige Bake – Aufstellung links
162-21	Einstreifige Bake mit Entfernungsangabe – Aufstellung links

Vorschriftzeichen nach Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1 StVO)

Nr.:	Bezeichnung
201	Andreaskreuz
201-50	Andreaskreuz – stehend
201-51	Andreaskreuz – stehend mit Blitzpfeil
201-52	Andreaskreuz – liegend
201-53	Andreaskreuz – liegend mit Blitzpfeil
205	Vorfahrt gewähren
206	Halt. Vorfahrt gewähren
208	Vorrang des Gegenverkehrs
209	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – rechts
209-10	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – links
209-30	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – geradeaus
211	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – hier rechts
211-10	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – hier links
214	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – geradeaus oder rechts
214-10	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – geradeaus oder links
214-30	Vorgeschriebene Fahrtrichtung – rechts oder links
215	Kreisverkehr
220	Einbahnstraße
220-10	Einbahnstraße – linksweisend
220-20	Einbahnstraße – rechtsweisend
220-40	Einbahnstraße – doppelseitig (-10/-20)
222	Vorgeschriebene Vorbeifahrt – rechts vorbei
222-10	Vorgeschriebene Vorbeifahrt – links vorbei
223.1	Seitenstreifen befahren
223.1-50	Seitenstreifen befahren – 2 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.1-51	Seitenstreifen befahren – 3 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.1-52	Seitenstreifen befahren – 4 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.2	Seitenstreifen nicht mehr befahren
223.2-50	Seitenstreifen nicht mehr befahren – 2 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.2-51	Seitenstreifen nicht mehr befahren – 3 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.2-52	Seitenstreifen nicht mehr befahren – 4 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.3	Seitenstreifen räumen
223.3-50	Seitenstreifen räumen – 2 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.3-51	Seitenstreifen räumen – 3 Fahrstreifen + Seitenstreifen
223.3-52	Seitenstreifen räumen – 4 Fahrstreifen + Seitenstreifen
224	Haltestelle
224-40	Haltestelle – doppelseitig
224-41	Schulbushaltestelle – doppelseitig
224-51	Schulbushaltestelle
229	Taxenstand
229-10	Taxenstand – Anfang – Aufstellung rechts
229-11	Taxenstand – Ende – Aufstellung links
229-20	Taxenstand – Ende – Aufstellung rechts
229-21	Taxenstand – Anfang – Aufstellung links
229-30	Taxenstand – Mitte – Aufstellung rechts
229-31	Taxenstand – Mitte – Aufstellung links
230	Ladebereich
230-10	Ladebereich – Anfang – Aufstellung rechts
230-11	Ladebereich – Ende – Aufstellung links
230-20	Ladebereich – Ende – Aufstellung rechts
230-21	Ladebereich – Anfang – Aufstellung links
230-30	Ladebereich – Mitte – Aufstellung rechts
230-31	Ladebereich – Mitte – Aufstellung links
237	Radweg
238	Reitweg
239	Gehweg



Nr.:	Bezeichnung
240	Gemeinsamer Geh- und Radweg
241	Getrennter Rad- und Gehweg
241-30	Getrennter Rad- und Gehweg – Radweg links
241-31	Getrennter Rad- und Gehweg – Radweg rechts
242.1	Beginn einer Fußgängerzone
242.1-40	Beginn einer Fußgängerzone – doppelseitig (Rückseite Z 242.2)
242.2	Ende einer Fußgängerzone
244.1	Beginn einer Fahrradstraße
244.1-40	Beginn einer Fahrradstraße – doppelseitig (Rückseite Z 244.2)
244.2	Ende einer Fahrradstraße
244.3	Beginn einer Fahrradzone
244.3-40	Beginn einer Fahrradzone – doppelseitig (Rückseite Z 244.4)
244.4	Ende einer Fahrradzone
245	Bussonderfahrstreifen
250	Verbot für Fahrzeuge aller Art
251	Verbot für Kraftwagen
253	Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t
254	Verbot für Radverkehr
255	Verbot für Krafträder
257-50	Verbot für Mofas
257-51	Verbot für Reiter
257-52	Verbot für Gespannfuhrwerke
257-53	Verbot für Viehtrieb
257-54	Verbot für Kraftomnibusse
257-55	Verbot für Personenkraftwagen
257-56	Verbot für Personenkraftwagen mit Anhänger
257-57	Verbot für Lastkraftwagen mit Anhänger
257-58	Verbot für Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen
257-59	Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)
259	Verbot für Fußgänger
260	Verbot für Kraftfahrzeuge
261	Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern
262	Tatsächliche Masse (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
263	Tatsächliche Achslast (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
264	Tatsächliche Breite (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
265	Tatsächliche Höhe (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
266	Tatsächliche Länge (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
267	Verbot der Einfahrt
268	Schneeketten vorgeschrieben
269	Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung
270.1	Beginn einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone
270.1-40	Beginn einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone – doppelseitig (Rückseite Z 270.2)
270.2	Ende einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone
272	Verbot des Wendens
273	Verbot des Unterschreitens des angegebenen Mindestabstandes (Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
274	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
274-5	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 5 km/h
274-10	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 10 km/h
274-20	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
274-30	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
274-40	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
274-50	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
274-60	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h
274-70	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
274-80	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h
274-90	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 90 km/h
274-100	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
274-110	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 110 km/h
274-120	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 120 km/h
274-130	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 130 km/h



Nr.:	Bezeichnung
274.1	Beginn einer Tempo 30-Zone
274.1-20	Beginn einer Tempo 20-Zone in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen – einseitig
274.1-40	Beginn einer Tempo 30-Zone – doppelseitig (Rückseite Z 274.2)
274.1-41	Beginn einer Tempo 20-Zone in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen – doppelseitig (Rückseite Z 274.2-20)
274.2	Ende einer Tempo 30-Zone
274.2-20	Ende einer Tempo 20-Zone in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen
275	Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit (Unternummer (nur volle Zehner) steht jeweils für den Zahlenwert)
276	Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art
277	Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t
277.1	Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
278	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
278-5	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 5 km/h
278-10	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 10 km/h
278-20	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
278-30	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
278-40	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
278-50	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
278-60	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 60 km/h
278-70	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
278-80	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 80 km/h
278-90	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 90 km/h
278-100	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
278-110	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 110 km/h
278-120	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 120 km/h
278-130	Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 130 km/h
279	Ende der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit (Unternummer (nur volle Zehner) steht jeweils für den Zahlenwert)
280	Ende des Überholverbots für Kraftfahrzeuge aller Art
281	Ende des Überholverbots für Kraftfahrzeuge über 3,5 t
281.1	Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
282	Ende sämtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote
283	Absolutes Haltverbot
283-10	Absolutes Haltverbot – Anfang – Aufstellung rechts
283-11	Absolutes Haltverbot – Ende – Aufstellung links
283-20	Absolutes Haltverbot – Ende – Aufstellung rechts
283-21	Absolutes Haltverbot – Anfang – Aufstellung links
283-30	Absolutes Haltverbot – Mitte – Aufstellung rechts
283-31	Absolutes Haltverbot – Mitte – Aufstellung links
286	Eingeschränktes Haltverbot
286-10	Eingeschränktes Haltverbot – Anfang – Aufstellung rechts
286-11	Eingeschränktes Haltverbot – Ende – Aufstellung links
286-20	Eingeschränktes Haltverbot – Ende – Aufstellung rechts
286-21	Eingeschränktes Haltverbot – Anfang – Aufstellung links
286-30	Eingeschränktes Haltverbot – Mitte – Aufstellung rechts
286-31	Eingeschränktes Haltverbot – Mitte – Aufstellung links
290.1	Beginn eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone
290.1-40	Beginn eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone – doppelseitig (Rückseite Z 290.2)
290.2	Ende eines eingeschränkten Haltverbotes für eine Zone
	Markierungen
293	Fußgängerüberweg
294	Haltlinie
295	Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung
296	Einseitige Fahrstreifenbegrenzung
297	Pfeilmarkierungen
297.1	Vorankündigungspfeil
297.1-21	Vorankündigungspfeil – zur Anzeige eines Fahrstreifenendes
298	Sperrfläche
299	Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote



Richtzeichen nach Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2 StVO)

Nr.:	Bezeichnung
301	Vorfahrt
306	Vorfahrtstraße
307	Ende der Vorfahrtstraße
308	Vorrang vor dem Gegenverkehr
310	Ortstafel Vorderseite
310-40	Ortstafel Vorderseite – doppelseitig (Rückseite Z 311)
310-41	Ortstafel Vorderseite – doppelseitig (Rückseite Z 311.1)
311	Ortstafel Rückseite
311.1	Ortstafel Rückseite – ohne Zielangabe
314	Parken
314-10	Parken – Anfang (Aufstellung rechts) oder Ende (Aufstellung links)
314-20	Parken – Ende (Aufstellung rechts) oder Anfang (Aufstellung links)
314-30	Parken – Mitte (Aufstellung rechts)
314-31	Parken – Mitte (Aufstellung links)
314-50	Parkhaus, Parkgarage
314.1	Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone
314.1-40	Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone – doppelseitig (Rückseite Z 314.2)
314.2	Ende einer Parkraumbewirtschaftungszone
315	Parken auf Gehwegen
315-50	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung links
315-51	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung links Anfang
315-52	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung links Ende
315-53	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung links Mitte
315-55	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung rechts
315-56	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung rechts Anfang
315-57	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung rechts Ende
315-58	Parken auf Gehwegen – halb in Fahrtrichtung rechts Mitte
315-60	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung links
315-61	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung links Anfang
315-62	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung links Ende
315-63	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung links Mitte
315-65	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts
315-66	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts Anfang
315-67	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts Ende
315-68	Parken auf Gehwegen – ganz in Fahrtrichtung rechts Mitte
315-70	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung links
315-71	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung links Anfang
315-72	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung links Ende
315-73	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung links Mitte
315-75	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung rechts
315-76	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung rechts Anfang
315-77	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung rechts Ende
315-78	Parken auf Gehwegen – halb quer zur Fahrtrichtung rechts Mitte
315-80	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung links
315-81	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung links Anfang
315-82	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung links Ende
315-83	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung links Mitte
315-85	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung rechts
315-86	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung rechts Anfang
315-87	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung rechts Ende
315-88	Parken auf Gehwegen – ganz quer zur Fahrtrichtung rechts Mitte
316	Parken und Reisen
316-50	Parken und Mitfahren
317	Wandererparkplatz
318	Parkscheibe
325.1	Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
325.1-40	Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs – doppelseitig (Rückseite Z 325.2)
325.2	Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
327	Tunnel
327-50	Tunnel mit Längenangabe in m
327-51	Tunnel mit Längenangabe in km



Nr.:	Bezeichnung
328	Nothalte- und Pannenbucht
330.1	Autobahn
330.2	Ende der Autobahn
331.1	Kraftfahrstraße
331.2	Ende der Kraftfahrstraße
332	Ausfahrttafel auf der Autobahn
332.1	Ausfahrttafel auf anderen Straßen außerhalb der Autobahn
332.1-20	Ausfahrttafel auf anderen Straßen außerhalb der Autobahn – in weiß
333	Ausfahrt von der Autobahn
333.1	Ausfahrt von anderen Straßen außerhalb der Autobahn
333.1-20	Ausfahrt von anderen Straßen außerhalb der Autobahn – in weiß
340	Leitlinie
341	Wartelinie
342	Haifischzähne
350	Fußgängerüberweg
350-10	Fußgängerüberweg – Aufstellung rechts
350-20	Fußgängerüberweg – Aufstellung links
350-40	Fußgängerüberweg – doppelseitig (-10/-20)
350.1	Radschnellweg
350.1-10	Radschnellweg – Aufstellung rechts
350.1-20	Radschnellweg – Aufstellung links
350.2	Ende des Radschnellwegs
350.2-10	Ende des Radschnellwegs – Aufstellung rechts
350.2-20	Ende des Radschnellwegs – Aufstellung links
354	Wasserschutzgebiet
356	Verkehrshelfer
357	Sackgasse
357-50	Sackgasse – für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse
357-51	Sackgasse – für Fußgänger durchlässige Sackgasse
357-52	Sackgasse – für Radverkehr durchlässige Sackgasse
358	Erste Hilfe
363	Polizei
365-50	Fernsprecher
365-51	Notrufsäule
365-52	Tankstelle
365-53	Tankstelle mit Autogas
365-54	Tankstelle mit Erdgas
365-55	Autobahnhotel
365-56	Autobahngasthaus
365-57	Autobahnkiosk
365-58	Toilette
365-59	Autobahnkapelle
365-60	Zelt- und Wohnwagenplatz
365-61	Informationsstelle
365-62	Pannenhilfe
365-63	Fußgängerunterführung
365-64	Fußgängerüberführung
365-65	Ladestation für Elektrofahrzeuge
365-66	Wasserstofftankstelle
365-67	Wohnmobilplatz
365-68	Wohnmobil- und Wohnwagenplatz
365-69	Tankstelle mit Flüssigerdgas
365-70	Tankmöglichkeit verschiedene Kraftstoffarten
365-71	Tankmöglichkeit alle Kraftstoffarten
365-72	Lkw-Platz
385	Ortshinweistafel
386.1	Touristischer Hinweis
386.1-10	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Wegweiser linksweisend
386.1-11	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Vorwegweiser linksweisend
386.1-12	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Pfeilwegweiser linksweisend
386.1-20	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Wegweiser rechtsweisend
386.1-21	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Vorwegweiser rechtsweisend



Nr.:	Bezeichnung
386.1-22	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Pfeilwegweiser rechtsweisend
386.1-30	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Vor-/Wegweiser geradeaus
386.1-40	Touristischer Hinweis als Wegweiser – Pfeilwegweiser doppelseitig
386.1-50	Touristischer Hinweis mit Bezugsziel – Variante „in“
386.1-51	Touristischer Hinweis mit Bezugsziel – Variante „via“
386.1-52	Touristischer Hinweis mit Bezugsziel – Variante „Richtung“
386.1-53	Touristischer Hinweis Fluss oder Kanal
386.2	Touristische Route
386.2-10	Touristische Route – Wegweiser linksweisend
386.2-11	Touristische Route – Vorwegweiser linksweisend
386.2-12	Touristische Route – Pfeilwegweiser linksweisend
386.2-20	Touristische Route – Wegweiser rechtsweisend
386.2-21	Touristische Route – Vorwegweiser rechtsweisend
386.2-22	Touristische Route – Pfeilwegweiser rechtsweisend
386.2-30	Touristische Route – Vor-/Wegweiser geradeaus
386.2-40	Touristische Route – Pfeilwegweiser doppelseitig
386.2-51	Touristische Route – Hinweis mit Bezugsziel, Variante „via“
386.2-52	Touristische Route – Hinweis mit Bezugsziel, Variante „Richtung“
386.2-53	Touristische Route als Hinweisschild
386.3	Touristische Unterrichtungstafel
386.3-50	Touristische Unterrichtungstafel – Erinnerungstafel gemäß „Brocken-Erklärung“
390	Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz
390.2	Ende der Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz
391	Mautpflichtige Strecke
392	Zollstelle
393	Informationstafel an Grenzübergangsstellen
394	Laternenring
394-50	Laternenring – Schild
401	Bundesstraßen
405	Autobahnen
406	Knotenpunkte der Autobahnen
406-50	Knotenpunkte der Autobahnen – ein- oder zweistellige Nummer
406-51	Knotenpunkte der Autobahnen – drei- oder mehrstellige Nummer
410	Europastraßen
415	Pfeilwegweiser auf Bundesstraßen
415-10	Pfeilwegweiser auf Bundesstraßen – linksweisend
415-20	Pfeilwegweiser auf Bundesstraßen – rechtsweisend
415-40	Pfeilwegweiser auf Bundesstraßen – doppelseitig
418	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen
418-10	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen – linksweisend
418-20	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen – rechtsweisend
418-40	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen – doppelseitig
419	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung
419-10	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung – linksweisend
419-20	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung – rechtsweisend
419-40	Pfeilwegweiser auf sonstigen Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung – doppelseitig
421	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten
421-10	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – linksweisend
421-11	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – linksweisend
421-12	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – linksweisend
421-20	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – rechtsweisend
421-21	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – rechtsweisend
421-22	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – rechtsweisend
421-40	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – doppelseitig
421-41	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – doppelseitig



Nr.:	Bezeichnung
421-42	Pfeilwegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – doppelseitig
422	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten
422-10	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – hier links
422-11	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – links einordnen
422-12	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – hier links
422-13	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – links einordnen
422-14	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – hier links
422-15	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – links einordnen
422-16	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Radverkehr – hier links
422-17	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Radverkehr – links einordnen
422-20	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – hier rechts
422-21	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – rechts einordnen
422-22	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – hier rechts
422-23	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – rechts einordnen
422-24	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – hier rechts
422-25	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – rechts einordnen
422-26	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Radverkehr – hier rechts
422-27	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Radverkehr – rechts einordnen
422-30	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – geradeaus
422-32	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – geradeaus
422-34	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – geradeaus
422-36	Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten, Radverkehr – geradeaus
430	Pfeilwegweiser zur Autobahn
430-10	Pfeilwegweiser zur Autobahn – linksweisend
430-20	Pfeilwegweiser zur Autobahn – rechtsweisend
430-40	Pfeilwegweiser zur Autobahn – doppelseitig
432	Pfeilwegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung
432-10	Pfeilwegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung – linksweisend
432-20	Pfeilwegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung – rechtsweisend
432-40	Pfeilwegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung – doppelseitig
434	Tabellenwegweiser
434-50	Tabellenwegweiser – kompakte Form
434-51	Tabellenwegweiser – teilaufgelöste Form
434-52	Tabellenwegweiser – aufgelöste Form (nur innerorts) mit Bundesstraßennummer
434-53	Tabellenwegweiser – aufgelöste Form (nur innerorts) ohne Bundesstraßennummer
437	Straßennamensschild
438	Vorwegweiser außerhalb von Autobahnen
439	Gegliedelter Vorwegweiser außerhalb von Autobahnen
440	Vorwegweiser zur Autobahn
441	Gegliedelter Vorwegweiser zur Autobahn
442	Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten
442-10	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – linksweisend
442-11	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – linksweisend
442-12	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – linksweisend
442-13	Radverkehr – linksweisend
442-14	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – im Kreisverkehr linksweisend
442-15	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – im Kreisverkehr linksweisend
442-16	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – im Kreisverkehr linksweisend



Nr.:	Bezeichnung
442-17	Radverkehr – im Kreisverkehr linksweisend
442-20	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – rechtsweisend
442-21	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – rechtsweisend
442-22	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – rechtsweisend
442-23	Radverkehr – rechtsweisend
442-24	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – im Kreisverkehr rechtsweisend
442-25	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – im Kreisverkehr rechtsweisend
442-26	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – im Kreisverkehr rechtsweisend
442-27	Radverkehr – im Kreisverkehr rechtsweisend
442-30	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – im Kreisverkehr geradeausweisend
442-31	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – im Kreisverkehr geradeausweisend
442-32	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – im Kreisverkehr geradeausweisend
442-33	Radverkehr – im Kreisverkehr geradeausweisend
442-50	KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t – ohne Pfeilsymbol
442-51	Kennzeichnungspflichtige Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern – ohne Pfeilsymbol
442-52	Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung – ohne Pfeilsymbol
442-53	Radverkehr – ohne Pfeilsymbol
448	Ankündigungstafel
448-50	Ankündigungstafel – auf anderen Straßen außerhalb von Autobahnen
448.1	Autohof
449	Vorwegweiser auf Autobahnen
449-50	Vorwegweiser – auf anderen Straßen außerhalb von Autobahnen
450	Ankündigungsbake
450-50	Ankündigungsbake – einstreifig (100 m)
450-51	Ankündigungsbake – zweistreifig (200 m)
450-52	Ankündigungsbake – dreistreifig (300 m)
450-53	Ankündigungsbake – einstreifig (100 m, gelb)
450-54	Ankündigungsbake – zweistreifig (200 m, gelb)
450-55	Ankündigungsbake – dreistreifig (300 m, gelb)
453	Entfernungstafel
453-50	Entfernungstafel auf autobahnähnlich ausgebauten, zweibahnigen Straßen
454	Umleitungswegweiser
454-10	Umleitungswegweiser – linksweisend
454-20	Umleitungswegweiser – rechtsweisend
454-40	Umleitungswegweiser – doppelseitig
455.1	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung
455.1-10	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – Vorankündigung links
455.1-11	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – hier links
455.1-12	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – links einordnen
455.1-13	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – im Kreisverkehr links
455.1-20	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – Vorankündigung rechts
455.1-21	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – hier rechts
455.1-22	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – rechts einordnen
455.1-23	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – im Kreisverkehr rechts
455.1-30	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – geradeaus
455.1-31	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – im Kreisverkehr geradeaus
455.1-50	Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung – ohne Pfeilsymbol
455.2	Ende der Umleitung (in Verbindung mit Z 455.1)
457.1	Umleitungsankündigung
457.2	Ende der Umleitung
458	Planskizze
460	Bedarfsumleitung
460-10	Bedarfsumleitung – Vorankündigung links
460-11	Bedarfsumleitung – hier links
460-12	Bedarfsumleitung – links einordnen
460-13	Bedarfsumleitung – im Kreisverkehr links
460-20	Bedarfsumleitung – Vorankündigung rechts
460-21	Bedarfsumleitung – hier rechts
460-22	Bedarfsumleitung – rechts einordnen
460-23	Bedarfsumleitung – im Kreisverkehr rechts
460-30	Bedarfsumleitung – geradeaus
460-31	Bedarfsumleitung – im Kreisverkehr geradeaus



Nr.:	Bezeichnung
460-50	Bedarfsumleitung – ohne Pfeilsymbol
466	Weiterführende Bedarfsumleitung
467.1	Umlenkungspfeil (Streckenempfehlung)
467.1-10	Umlenkungspfeil (Streckenempfehlung) – linksweisend
467.1-20	Umlenkungspfeil (Streckenempfehlung) – rechtsweisend
467.1-30	Umlenkungspfeil (Streckenempfehlung) – geradeaus
467.2	Umlenkungspfeil Ende (Ende einer Streckenempfehlung)
501	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr
501-10	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach links
501-11	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach links
501-12	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach links
501-13	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-14	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-15	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach links, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet
501-16	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-17	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
501-18	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-19	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen geradeaus
501-20	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach rechts
501-21	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach rechts
501-22	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach rechts
501-23	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-24	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-25	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach rechts, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet
501-26	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-27	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
501-28	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-29	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen geradeaus
501-50	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
501-51	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-52	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-53	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach links, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet
501-54	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach links, davon 3 Fahrstreifen übergeleitet
501-60	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
501-61	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
501-62	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet
501-63	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach rechts, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet
501-64	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach rechts, davon 3 Fahrstreifen übergeleitet
501-70	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
501-71	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
501-72	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
501-73	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
501-74	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
501-75	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt



Nr.:	Bezeichnung
501-80	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt
501-81	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
501-82	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt
501-83	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
501-84	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
501-85	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt
505	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 StVO
505-11	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 StVO – 2-streifig nach links
505-12	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 StVO – 3-streifig nach links
505-21	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 StVO – 2-streifig nach rechts
505-22	Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 StVO – 3-streifig nach rechts
511	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr
511-10	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach links
511-11	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach links
511-12	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach links
511-13	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach links
511-20	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach rechts
511-21	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach rechts
511-22	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach rechts
511-23	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach rechts
511-25	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifige Verschwenkung auf den Seitenstreifen
511-26	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen
511-27	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen
511-28	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen
512	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr
512-10	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
512-11	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
512-12	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
512-20	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
512-21	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
512-22	Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr – Verschwenkung nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
513	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr
513-10	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach links
513-11	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach links
513-12	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach links
513-13	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach links
513-14	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 5-streifig nach links
513-20	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 1-streifig nach rechts
513-21	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 2-streifig nach rechts
513-22	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 3-streifig nach rechts
513-23	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 4-streifig nach rechts
513-24	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr – 5-streifig nach rechts
514	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr
514-10	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
514-11	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung



Nr.:	Bezeichnung
514-12	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
514-13	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-14	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-15	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-16	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
514-17	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
514-18	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
514-20	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
514-21	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
514-22	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
514-23	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-24	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-25	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
514-26	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
514-27	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
514-28	Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – mit Gegenverkehr – nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
515	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264
515-11	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 – 2-streifig nach links
515-12	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 – 3-streifig nach links
515-21	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 – 2-streifig nach rechts
515-22	Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264 – 3-streifig nach rechts
521	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr
521-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig in Fahrtrichtung
521-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig in Fahrtrichtung
521-32	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig in Fahrtrichtung
521-33	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr – 5-streifig in Fahrtrichtung
522	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr
522-30	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
522-31	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
522-32	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
522-33	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
522-34	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 3-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
522-35	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
522-36	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 3-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
522-37	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 3-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
522-38	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung
523	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 274
523-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 274 – 2-streifig in Fahrtrichtung
523-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 274 – 3-streifig in Fahrtrichtung
524	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253
524-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253 – 2-streifig in Fahrtrichtung
524-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253 – 3-streifig in Fahrtrichtung
524-32	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253 – 4-streifig in Fahrtrichtung
524-33	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253 – 5-streifig in Fahrtrichtung
525	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275
525-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 3-streifig in Fahrtrichtung
526	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275



Nr.:	Bezeichnung
526-31	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung
526-33	Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung
527	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 262
527-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 262 – 2-streifig in Fahrtrichtung
527-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 262 – 3-streifig in Fahrtrichtung
528	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 263
528-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 263 – 2-streifig in Fahrtrichtung
528-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 263 – 3-streifig in Fahrtrichtung
529	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 265
529-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 265 – 2-streifig in Fahrtrichtung
529-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 265 – 3-streifig in Fahrtrichtung
531	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr
531-10	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 2 auf 1 Fahrstreifen
531-11	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 3 auf 2 Fahrstreifen
531-12	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 4 auf 3 Fahrstreifen
531-13	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 5 auf 4 Fahrstreifen
531-14	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 3 auf 1 Fahrstreifen
531-15	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 4 auf 2 Fahrstreifen
531-16	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug rechts, von 5 auf 3 Fahrstreifen
531-20	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 2 auf 1 Fahrstreifen
531-21	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 3 auf 2 Fahrstreifen
531-22	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 4 auf 3 Fahrstreifen
531-23	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 5 auf 4 Fahrstreifen
531-24	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 3 auf 1 Fahrstreifen
531-25	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 4 auf 2 Fahrstreifen
531-26	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr – Einzug links, von 5 auf 3 Fahrstreifen
532	Einengungstafel – mit Gegenverkehr
532-10	Einengungstafel – mit Gegenverkehr – Einzug rechts, noch 1 Fahrstreifen und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung
532-20	Einengungstafel – mit Gegenverkehr – Einzug links, noch 1 Fahrstreifen und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung
532-21	Einengungstafel – mit Gegenverkehr – Einzug links, noch 1 Fahrstreifen und 2 Fahrstreifen in Gegenrichtung
533	Trennungstafel
533-20	Trennungstafel – 2-streifig durchgehend und 1-streifig rechts ab
533-21	Trennungstafel – 3-streifig durchgehend und 1-streifig rechts ab
533-22	Trennungstafel – 2-streifig durchgehend und 2-streifig rechts ab
533-23	Trennungstafel – 3-streifig durchgehend und 2-streifig rechts ab
533-24	Trennungstafel – 4-streifig durchgehend und 1-streifig rechts ab
533-25	Trennungstafel – 4-streifig durchgehend und 2-streifig rechts ab
533-26	Trennungstafel – 4-streifig durchgehend und 3-streifig rechts ab
533-27	Trennungstafel – 5-streifig durchgehend und 1-streifig rechts ab
533-28	Trennungstafel – 5-streifig durchgehend und 2-streifig rechts ab
533-29	Trennungstafel – 5-streifig durchgehend und 3-streifig rechts ab
533-60	Trennungstafel – 2-streifig durchgehend und 1-streifig sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
533-61	Trennungstafel – 3-streifig durchgehend und 1-streifig sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
533-62	Trennungstafel – 4-streifig durchgehend und 1-streifig sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
533-63	Trennungstafel – 5-streifig durchgehend und 1-streifig sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
535	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279
535-11	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279 – Einzug rechts, noch 2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
535-21	Einengungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279 – Einzug links, noch 2 Fahrstreifen in Fahrtrichtung
536	Einengungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279
536-20	Einengungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279 – Einzug links, noch 1 Fahrstreifen und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung



Nr.:	Bezeichnung
536-21	Einengungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 279 – Einzug links, noch 1 Fahrstreifen und 2 Fahrstreifen in Gegenrichtung
537	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 278
537-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 278 – 2-streifig in Fahrtrichtung
537-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 278 – 3-streifig in Fahrtrichtung
538	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282
538-30	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282 – 2-streifig in Fahrtrichtung
538-31	Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282 – 3-streifig in Fahrtrichtung
541	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr
541-10	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig plus Fahrstreifen links
541-11	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig plus Fahrstreifen links
541-12	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig plus Fahrstreifen links
541-13	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig plus Fahrstreifen links
541-20	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 1-streifig plus Fahrstreifen rechts
541-21	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 2-streifig plus Fahrstreifen rechts
541-22	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 3-streifig plus Fahrstreifen rechts
541-23	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr – 4-streifig plus Fahrstreifen rechts
542	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr
542-10	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig plus Fahrstreifen links und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung
542-11	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig plus Fahrstreifen links und 2 Fahrstreifen in Gegenrichtung
542-12	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig plus Fahrstreifen links und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung
542-13	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig plus Fahrstreifen links und 2 Fahrstreifen in Gegenrichtung
542-14	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 1-streifig plus Fahrstreifen links und 3 Fahrstreifen in Gegenrichtung
542-15	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr – 2-streifig plus Fahrstreifen links und 3 Fahrstreifen in Gegenrichtung
545	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275
545-11	Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 2-streifig plus Fahrstreifen links
546	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275
546-10	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 1-streifig plus Fahrstreifen links und 1 Fahrstreifen in Gegenrichtung
546-11	Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275 – 1-streifig plus Fahrstreifen links und 2 Fahrstreifen in Gegenrichtung
550	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke
550-20	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 1-streifig plus 1 Fahrstreifen von rechts
550-21	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 2-streifig plus 1 Fahrstreifen von rechts
550-22	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 3-streifig plus 1 Fahrstreifen von rechts
550-23	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 2-streifig plus 2 Fahrstreifen von rechts
550-24	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 3-streifig plus 2 Fahrstreifen von rechts
550-25	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 4-streifig plus 1 Fahrstreifen von rechts
550-26	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 4-streifig plus 2 Fahrstreifen von rechts
550-27	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 4-streifig plus 3 Fahrstreifen von rechts
550-28	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 5-streifig plus 1 Fahrstreifen von rechts
550-29	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 5-streifig plus 2 Fahrstreifen von rechts
550-60	Zusammenführungstafel – an durchgehender Strecke – 5-streifig plus 3 Fahrstreifen von rechts
551	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke
551-20	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 1-streifig einmündend plus 1-streifig durchgehend
551-21	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 1-streifig einmündend plus 2-streifig durchgehend
551-22	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 2-streifig einmündend plus 2-streifig durchgehend
551-23	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 2-streifig einmündend plus 3-streifig durchgehend
551-24	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 1-streifig einmündend plus 3-streifig durchgehend
551-25	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 1-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend



Nr.:	Bezeichnung
551-26	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 2-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend
551-27	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 3-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend
551-28	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 1-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend
551-29	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 2-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend
551-60	Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke – 3-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend
590	Blockumfahrung
590-10	Blockumfahrung rechts, links, links
590-11	Blockumfahrung rechts, rechts, rechts

Verkehrseinrichtungen nach Anlage 4 (zu § 43 Absatz 3 StVO)

Nr.:	Bezeichnung
600	Absperrschranke
600-30	Absperrschranke – 100 x 800
600-31	Absperrschranke – 100 x 1 200
600-32	Absperrschranke – 100 x 1 600
600-33	Absperrschranke – 250 x 1 200
600-34	Absperrschranke – 250 x 1 600
600-35	Absperrschranke – 250 x 2 000
600-36	Absperrschranke – 250 x 2 400
600-37	Absperrschranke – 500 x 1 600
600-38	Absperrschranke – 500 x 2 000
600-39	Absperrschranke – 500 x 2 400
600-50	Absperrschranke – 100 x 2 000
600-51	Absperrschranke – 100 x 2 400
600-52	Absperrschranke – 250 x 800
600-60	Sperrpfosten (Schraffur waagerecht)
605	Leitbake
605-10	Leitbake – Schraffenbake – Aufstellung rechts
605-11	Leitbake – Pfeilbake – Aufstellung rechts
605-12	Leitbake – Warnbake – Aufstellung rechts
605-13	Leitbake – Warnlichtbake – Aufstellung rechts
605-14	Leitbake – Warnlichtbake mit integriertem Zeichen 222 – Aufstellung rechts mit Zeichen 222-10
605-20	Leitbake – Schraffenbake – Aufstellung links
605-21	Leitbake – Pfeilbake – Aufstellung links
605-22	Leitbake – Warnbake – Aufstellung links
605-23	Leitbake – Warnlichtbake – Aufstellung links
605-24	Leitbake – Warnlichtbake mit integriertem Zeichen 222 – Aufstellung links mit Zeichen 222
605-40	Leitbake – Schraffenbake – doppelseitig (-10/-20)
605-41	Leitbake – Schraffenbake – doppelseitig (-20/-20)
605-42	Leitbake – Pfeilbake – doppelseitig (-11/-21)
605-43	Leitbake – Pfeilbake – doppelseitig (-21/-21)
605-44	Leitbake – Warnbake – doppelseitig (-12/-22)
605-45	Leitbake – Warnbake – doppelseitig (-22/-22)
610	Leitkegel
610-40	Leitkegel – Höhe = 300 (Ringhöhe 55 mm)
610-41	Leitkegel – Höhe = 500 (Ringhöhe 85 mm)
610-42	Leitkegel – Höhe = 750 (Ringhöhe 130 mm)
610-43	Leitkegel – Höhe = 1 000 (Ringhöhe 180 mm)
615	Fahrbare Absperrtafel
616	Fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil
616-30	Fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil – große Ausführung (3 600 x 2 200)
616-31	Fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil – kleine Ausführung (2 500 x 1 700)
620	Leitpfosten
620-40	Leitpfosten – rechts
620-41	Leitpfosten – links
625	Richtungstafel in Kurven
625-10	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 500 x 500
625-11	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 500 x 1 500



Nr.:	Bezeichnung
625-12	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 500 x 2 000
625-13	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 500 x 2 500
625-14	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 700 x 700
625-15	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 700 x 2 100
625-16	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 700 x 2 800
625-17	Richtungstafel in Kurven – linksweisend: 700 x 3 500
625-20	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 500 x 500
625-21	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 500 x 1 500
625-22	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 500 x 2 000
625-23	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 500 x 2 500
625-24	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 700 x 700
625-25	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 700 x 2 100
625-26	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 700 x 2 800
625-27	Richtungstafel in Kurven – rechtsweisend: 700 x 3 500
626	Leitplatte
626-10	Leitplatte – Aufstellung rechts
626-20	Leitplatte – Aufstellung links
626-30	Leitplatte – 750 x 500
626-31	Leitplatte – 1 200 x 600
626-32	Leitplatte – 2 500 x 500
627	Leitmal
627-10	Leitmal – Anbringung rechts (senkrecht)
627-20	Leitmal – Anbringung links (senkrecht)
627-30	Leitmal – waagerecht
627-50	Leitmal – gebogen
628	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605)
628-10	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – Aufstellung rechts (mit 605-10)
628-11	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – Aufstellung rechts (mit 605-11)
628-20	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – Aufstellung links (mit 605-20)
628-21	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – Aufstellung links (mit 605-21)
628-40	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – doppelseitig (mit 605-40)
628-41	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – doppelseitig (mit 605-41)
628-42	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – doppelseitig (mit 605-42)
628-43	Leitschwelle mit Leitbake (Z 605) – doppelseitig (mit 605-43)
629	Leitbord mit Leitbake
629-10	Leitbord mit Leitbake – Aufstellung rechts (mit 605-10)
629-11	Leitbord mit Leitbake – Aufstellung rechts (mit 605-11)
629-20	Leitbord mit Leitbake – Aufstellung links (mit 605-20)
629-21	Leitbord mit Leitbake – Aufstellung links (mit 605-21)
629-40	Leitbord mit Leitbake – doppelseitig (mit 605-40)
629-41	Leitbord mit Leitbake – doppelseitig (mit 605-41)
629-42	Leitbord mit Leitbake – doppelseitig (mit 605-42)
629-43	Leitbord mit Leitbake – doppelseitig (mit 605-43)
630	Parkwarntafel
630-10	Parkwarntafel – links vorbei
630-20	Parkwarntafel – rechts vorbei

Sonstige Zeichen der StVO

Nr.:	Bezeichnung
720	Grünpfeilschild
721	Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr

Zusatzzeichen nach § 39 Absatz 3 StVO

Nr.:	Bezeichnung
	Allgemeine Zusatzzeichen
1000	Richtungsangaben durch Pfeile
1000-10	Richtung, linksweisend
1000-11	Vorankündigung, linksweisend
1000-12	Fußgänger Gehweg gegenüber benutzen, linksweisend
1000-13	Umleitungsbeschilderung Dreiviertelkreis
1000-20	Richtung, rechtsweisend



Nr.:	Bezeichnung
1000-21	Vorankündigung, rechtsweisend
1000-22	Fußgänger Gehweg gegenüber benutzen, rechtsweisend
1000-23	Umleitungsbeschilderung Viertelkreis
1000-30	Beide Richtungen, zwei gegengerichtete waagerechte Pfeile
1000-31	Beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile
1000-32	Radverkehr kreuzt von links und rechts oder Radverkehr ist in der Gegenrichtung zugelassen
1000-34	Umleitungsbeschilderung Halbkreis
1001	Länge einer Strecke
1001-30	Auf ... m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1001-31	Auf ... km (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1001-32	noch ... m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1001-33	noch ... km (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1002	Verlauf der Vorfahrtstraße
1002-10	Verlauf der Vorfahrtstraße an Kreuzungen – von unten nach links
1002-11	Verlauf der Vorfahrtstraße an Kreuzungen – von oben nach links
1002-12	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von unten nach links, Einmündung von oben
1002-13	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von unten nach links, Einmündung von rechts
1002-14	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von oben nach links, Einmündung von unten
1002-20	Verlauf der Vorfahrtstraße an Kreuzungen – von unten nach rechts
1002-21	Verlauf der Vorfahrtstraße an Kreuzungen – von oben nach rechts
1002-22	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von unten nach rechts, Einmündung von oben
1002-23	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von unten nach rechts, Einmündung von links
1002-24	Verlauf der Vorfahrtstraße an Einmündungen – von oben nach rechts, Einmündung von unten
1004	Entfernungsangaben
1004-30	Entfernungsangabe in m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1004-31	Entfernungsangabe in km (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1004-32	Stop in 100 m
1005	Entfernungsangaben mit verbalem Zusatz
1005-30	Reißverschluss erst in ... m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1006	Hinweis auf Gefahren durch Sinnbild
1006-30	Schleudergefahr für Wohnwagengespanne an Gefällestrecken mit starkem Seitenwind auf Autobahnen
1006-31	Unfallgefahr
1006-32	Unfallgefahr Lkw
1007	Hinweis auf Gefahren durch verbale Angabe
1007-30	Ölspur
1007-31	Rauch
1007-32	Rollsplitt
1007-33	Baustellenausfahrt
1007-34	Straßenschäden
1007-35	Verschmutzte Fahrbahn
1007-36	Sprengarbeiten
1007-37	Ausfahrt
1007-38	Baustellenverkehr
1007-39	Fehlende Fahrbahnmarkierung
1007-50	Unfall
1007-51	Hochwasser
1007-52	Neuer Fahrbahnbelag
1007-53	Spurrinnen
1007-54	Linksabbieger
1007-55	Skiabfahrt kreuzt
1007-56	Skiwanderweg kreuzt
1007-57	Kuppe
1007-58	Polizeikontrolle
1007-59	Ende Seitenstreifen in ... m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1007-60	Seitenstreifen nicht befahrbar
1007-61	Nebel
1007-62	Zufahrt
1008	Hinweise auf geänderte Vorfahrt, Verkehrsführung oder besondere Verkehrsregelung
1008-30	Vorfahrt geändert
1008-31	Verkehrsführung geändert
1008-32	Industriegebiet Schienenfahrzeuge haben Vorrang (zu Z 201)



Nr.:	Bezeichnung
1008-33	Hafengebiet Schienenfahrzeuge haben Vorrang (zu Z 201)
1008-34	Keine Wendemöglichkeit
1010	Hinweise durch Sinnbild
1010-10	Erlaubt Kindern auch auf der Fahrbahn und dem Seitenstreifen zu spielen
1010-11	Wintersport erlaubt
1010-12	Kennzeichnung von Parkflächen, auf denen Anhänger auch länger als 14 Tage parken dürfen
1010-13	Kennzeichnung von Parkflächen, auf denen Wohnwagen auch länger als 14 Tage parken dürfen
1010-14	Information Rollende Landstraße
1010-15	Information Leistungsumfang (zu Z 448.1)
1010-50	Kraftwagen und sonstige mehrspurige Fahrzeuge
1010-51	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse
1010-52	Radverkehr
1010-53	Fußgänger
1010-54	Reiter
1010-55	Viehtrieb
1010-56	Straßenbahn
1010-57	Kraftomnibus
1010-58	Personenkraftwagen
1010-59	Personenkraftwagen mit Anhänger
1010-60	Lastkraftwagen mit Anhänger
1010-61	Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen
1010-62	Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mopeds
1010-63	Mofas
1010-64	Gespannfuhrwerk
1010-65	E-Bikes
1010-66	Elektrisch betriebene Fahrzeuge
1010-67	Wohnmobile
1010-68	Elektrokleinstfahrzeug im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV)
1010-69	Fahrrad zum Transport von Gütern oder Personen – Lastenfahrrad
1010-70	Carsharing
1010-71	Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind – mehrfachbesetzte Personenkraftwagen
1010-72	Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mopeds und Kraftwagen und sonstige mehrspurige Fahrzeuge
1012	Sonstige Hinweise durch verbale Angaben
1012-30	Ladezone
1012-31	Ende
1012-32	Radfahrer absteigen
1012-33	Keine Mofas
1012-34	Grüne Welle bei xx km/h
1012-35	Bei Rot hier halten
1012-36	Lärmschutz
1012-37	Zuflussregelung
1012-38	Nebenstrecke
1012-50	Schule
1012-51	Kindergarten
1012-52	Altenheim
1012-53	Krankenhaus
1012-54	Seniorenheim
1012-55	Schulweg
1012-56	Spielplatz
1012-57	Behinderteneinrichtung
1013	Besondere Hinweise zur Seitenstreifenfreigabe
1013-50	Seitenstreifen befahren
1013-51	Seitenstreifen räumen
1013-52	Ende in ... m (zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
1014	Tunnelkategorie gemäß ADR-Übereinkommen
1014-50	Tunnelkategorie gemäß ADR-Übereinkommen – B
1014-51	Tunnelkategorie gemäß ADR-Übereinkommen – C
1014-52	Tunnelkategorie gemäß ADR-Übereinkommen – D
1014-53	Tunnelkategorie gemäß ADR-Übereinkommen – E



Zusatzzeichen nach § 41 Absatz 2 StVO

Nr.:	Bezeichnung
	Zusatzzeichen mit Ausnahmen („frei“)
1020	Personengruppen frei
1020-11	Schwerbehinderte mit Parkausweis Nr. ... frei
1020-12	Radverkehr und Anlieger frei
1020-13	Inline-Skaten und Rollschuhfahren zugelassen
1020-14	Wintersport frei
1020-30	Anlieger frei
1020-31	Anlieger oder Parken frei
1020-32	Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei
1022	Einspurige Fahrzeuge frei
1022-10	Radverkehr frei
1022-11	Mofas frei
1022-12	Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas frei
1022-13	E-Bikes frei
1022-14	Radverkehr und Mofas frei
1022-15	E-Bikes und Mofas frei
1022-16	Elektrokleinstfahrzeuge frei
1022-17	Fahrräder zum Transport von Gütern oder Personen – Lastenfahrräder – frei
1024	Mehrspurige Fahrzeuge frei
1024-10	Personenkraftwagen frei
1024-11	Personenkraftwagen mit Anhänger frei
1024-12	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse frei
1024-13	Lastkraftwagen mit Anhänger frei
1024-14	Kraftomnibus frei
1024-15	Schienenbahn frei
1024-16	Straßenbahn frei
1024-17	Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen frei
1024-18	Gespannfuhrwerke frei
1024-19	Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 7,5 t ausgenommen
1024-20	Elektrisch betriebene Fahrzeuge frei
1024-21	Carsharingfahrzeuge frei
1024-22	Personenkraftwagen oder Krafträder mit Beiwagen, die mit mindestens drei Personen besetzt sind – mehrfachbesetzte Personenkraftwagen frei
1026	Besondere Fahrzeuge und Transportgüter frei (verbale Angabe)
1026-30	Taxi frei
1026-31	Kraftomnibusse im Gelegenheitsverkehr frei
1026-32	Linienverkehr frei
1026-33	Einsatzfahrzeuge frei
1026-34	Krankenfahrzeuge frei
1026-35	Lieferverkehr frei
1026-36	Landwirtschaftlicher Verkehr frei
1026-37	Forstwirtschaftlicher Verkehr frei
1026-38	Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei
1026-39	Betriebs- und Versorgungsdienst frei
1026-60	Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei
1026-61	Elektrofahrzeuge frei
1026-62	Gülletransport frei
1026-63	E-Bikes frei
1028	Sonstige Fahrzeug-, Personengruppen frei (verbale Angabe)
1028-30	Baustellenfahrzeuge frei
1028-31	Bis Baustelle frei
1028-32	Anlieger bis Baustelle frei
1028-33	Zufahrt bis ... frei
1028-34	Fährbenutzer frei
1031	Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 BlmSchG
1031-50	Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 BlmSchG – rote, gelbe und grüne Plakette
1031-51	Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 BlmSchG – gelbe und grüne Plakette
1031-52	Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Absatz 1 BlmSchG – grüne Plakette
	Beschränkende Zusatzzeichen
1040	Zeitangaben ohne Beschränkung auf Wochentage
1040-10	Wintersport erlaubt, zeitlich beschränkt (10 – 16 h)



Nr.:	Bezeichnung
1040-30	Zeitliche Beschränkung (16 – 18 h)
1040-31	Zeitliche Beschränkung (8 – 11 h, 16 – 18 h)
1040-32	Parkscheibe 2 Stunden
1040-33	Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen 2 Stunden
1040-34	Ab Zeitpunkt
1040-35	Lärmschutz (mit Zeitangabe)
1040-36	Schulweg in Verbindung mit zeitlicher Begrenzung (zu Z 101 oder 274)
1040-37	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse im angegebenen Zeitraum frei
1042	Zeitangaben mit Beschränkung auf Wochentage
1042-30	Zeitliche Beschränkung (werktags)
1042-31	Zeitliche Beschränkung (werktags 18 – 19 h)
1042-32	Zeitliche Beschränkung (werktags 8.30 – 11.30 h, 16 – 18 h)
1042-33	Zeitliche Beschränkung (Montag – Freitag, 16 – 18 h)
1042-34	Zeitliche Beschränkung (Dienstag, Donnerstag, Freitag, 16 – 18 h)
1042-35	Zeitliche Beschränkung (6 – 22 h an Sonn- und Feiertagen)
1042-36	Schulbus (tageszeitliche Benutzung)
1042-37	Parken Sa und So erlaubt
1042-38	Werktags außer samstags
1042-50	Straßenreinigung (mit Zeit- und Datumsangabe)
1042-51	Sa und So
1042-52	Sa, So und an Feiertagen
1042-53	Schulweg in Verbindung mit zeitlicher Begrenzung an Werktagen (zu Z 101 oder 274)
1044	Personengruppen
1044-10	Nur Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde
1044-11	Nur Schwerbehinderte mit Parkausweis Nr. ...
1044-12	Nur Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, mit Anzahl der Parkstände
1044-30	Nur Bewohner mit Parkausweis Nr. ...
1048	Mehrspurige Fahrzeuge
1048-14	Nur Sattelmotorfahrzeuge
1048-15	Nur Sattelmotorfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhänger
1048-18	Nur Schienenbahnen
1048-20	Nur Personenkraftwagen mit Anhänger und Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse
1049	Sonstige oder mehrere mehrspurige Fahrzeuge
1049-11	Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen, dürfen überholt werden
1049-12	Nur militärische Kettenfahrzeuge
1049-13	Nur Lkw (Z 1010-51), Kraftomnibus (Z 1010-57) und Pkw mit Anhänger (Z 1010-59)
1050	Fahrzeuge (verbale Angabe)
1050-30	Taxi
1050-31	... Taxis
1050-32	Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs
1050-33	Elektrofahrzeuge
1052	Fahrzeuge mit besonderer Ladung
1052-30	Nur kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern
1052-31	Nur Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung
1053	Sonstige Beschränkungen
1053-30	Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt
1053-31	Mit Parkschein
1053-32	Gebührenpflichtig
1053-33	Massenangabe – 7,5 t
1053-34	Auf dem Seitenstreifen
1053-35	Bei Nässe
1053-36	Durchgangsverkehr
1053-37	Massenangabe – 12 t
1053-38	Querparken als Sinnbild
1053-39	Schrägparken als Sinnbild
1053-52	Nur innerhalb gekennzeichneteter Parkflächen
1053-53	Parken mit Parkschein in gekennzeichneten Flächen



Nr.:	Bezeichnung
1053-54	während des Ladevorgangs
1053-55	Massenangabe – 3,5 t
	Erweiternde Zusatzzeichen
1060	Erweiternde Zusatzzeichen
1060-31	Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen – rechts
1060-32	Auch Kraftomnibusse und PKW mit Anhängern (im Bereich von LKW-Kontrollen)
1060-33	Massenangabe – 2,8 t
1060-34	Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen – links“

Artikel 2

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 3. April 2025

Der Bundeskanzler

Olaf Scholz

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr

Volker Wissing

Der Bundesminister
für Wirtschaft und Klimaschutz

Robert Habeck

Die Bundesministerin
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Steffi Lemke