

Entwurf**des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur****Vorblatt**

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

A. Problem und Ziel

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8), bedarf aufgrund zwischenzeitlich in Kraft getretener Rechtsänderungen entsprechender Anpassungen.

Änderungsbedarf besteht insbesondere im Hinblick auf

- straßenverkehrsrechtliche Zuständigkeitsänderungen für die Autobahnen in der Baulast des Bundes aufgrund der am 24. Dezember 2020 in Kraft getretenen Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047);
- die Voraussetzungen für die Anordnung von Parkbevorrechtigungen sowohl für das stationsbasierte als auch das nicht stationsbasierte Carsharing in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Rahmen der am 28. April 2020 in Kraft getretenen 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (54. StVRÄndV, BGBl. I S. 814);

- die mit der 54. StVRÄndV neu eingeführten Anordnungsgrundlagen und Verkehrszeichen im Bereich des Radverkehrs;
- weitere Änderungen zugunsten der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs;
- Ausnahmegenehmigungen (Parksonderrechte) für Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung aufgrund der Änderung des Sozialgesetzbuches Neuntes Buch (SGB IX);
- die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und der Schaffung der Möglichkeit, auch das nachgeordnete Netz zu bemaunten;
- Großraum- und Schwertransporte u. a. aufgrund der durch eine Länder-Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschläge;
- den Katalog der Verkehrszeichen, der u. a. Folge von Änderungen der StVO und geänderter Infrastrukturbedingungen ebenfalls angepasst werden muss sowie
- die Beseitigung redaktioneller Ungereimtheiten.

B. Lösung

Die Änderung der VwV-StVO vollzieht die in der StVO vorgesehenen Rechtsänderungen nach und ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden den praktischen Vollzug der verkehrsrechtlichen Vorschriften zur Erreichung der o.g. Ziele.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand sind durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünf-

zigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 15 ff.) und den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 748/20, S. 3) verwiesen. Im Übrigen entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund.

a) Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand:

Keine.

b) Vollzugsaufwand:

Keiner.

2. Länder und Kommunen

Den Ländern entstehen die mit der Erarbeitung eines Stellplatzkonzepts verbundenen Kosten, sofern sie ein solches aufstellen. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen an entsprechender Stelle zur 54. StVRÄndV und auf die Begründung zum CsgG verwiesen.

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Eine Entlastung ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 18) verwiesen.

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwands in Bezug auf die Regelungen zum Carsharing wird auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG (BT-Drs. 18/11285) und zur 54. StVRÄndV (BR-Drs. 591/19) verwiesen. Ergänzend dazu gilt Folgendes:

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Bund

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für den Bund aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Ein Erfüllungsaufwand ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 15 ff.) verwiesen.

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand für den Bund.

b) Länder und Kommunen

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Eine Entlastung der Länder ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 22) verwiesen.

Es entsteht ein Erfüllungsaufwand für die Anordnung der Verkehrszeichen beziehungsweise Zusatzzeichen. Die Materialkosten für ein Zusatzzeichen belaufen sich auf ca. 100 Euro. Für deren Aufstellung sind zusätzlich ca. 50 - 75 Euro zu veranschlagen. Da die Anordnung eines Zusatzzeichens für die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeuge z. B. an Parkflächen in jedem Einzelfall zu prüfen ist, ist der Aufwand nicht quantifizierbar.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen an entsprechender Stelle in der 54. StVRÄndV (BR-Drs. 591/19) und im CsgG verwiesen.

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

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

Nach Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes wird folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

Artikel 1

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001 (BAnz. S. 1419, 5296), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8), wird wie folgt geändert:

1. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge“ wird wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 2“ wird wie folgt geändert:

aa) Die Nummer I wird wie folgt gefasst:

„I. Allgemeines

8 1. Die Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege wird durch Zeichen 237 angeordnet. Benutzungspflichtige baulich angelegte gemeinsame Geh- und Radwege werden durch Zeichen 240 angeordnet. Die Benutzungspflicht von für den Radverkehr bestimmten Teilen von getrennten Rad- und Gehwegen wird durch Zeichen 241 angeordnet.

9 2. Benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies beispielsweise für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder für Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h gelten.

- 10 3. Ein Radfahrstreifen ist ein durch Zeichen 237 angeordneter Sonderweg, der mittels Zeichen 295 (Breitstrich: 0,25 m) von der Fahrbahn abgetrennt ist. Zur besseren Erkennbarkeit ist in regelmäßigen Abständen Zeichen 237 oder das Sinnbild Radverkehr als Markierung aufzubringen. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. In Kreisverkehren sind Radfahrstreifen nicht zulässig.“
- 11 4. Lässt sich ein Radfahrstreifen nicht verwirklichen, sollte auch die Anordnung eines Schutzstreifens geprüft werden. Ist die Anordnung eines Schutzstreifens nicht möglich, kann die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht gezogen werden. Zum Gehweg vgl. zu Zeichen 239.
- 12 5. Ein Schutzstreifen für den Radverkehr ist ein am rechten Fahrbahnrand mit Zeichen 340 markierter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Radverkehr“ versehener Teil der Fahrbahn. Er darf nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden und nur, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Befindet sich rechts von dem Schutzstreifen ein Seitenstreifen, kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Zum Schutzstreifen vgl. Nummer II zu Zeichen 340, Randnummer 2 ff.
- 13 Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

bb) Die Nummer II wird wie folgt geändert:

...

aaa) In Satz 2 wird das Wort „Kennzeichnung“ durch das Wort „Anordnung“ ersetzt.

bbb) Satz 6 wird wie folgt geändert:

aaa) Die Wörter „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ werden durch die Wörter „gemeinsamer Geh- und Radweg“ ersetzt.

bbb) Die Wörter „getrennter Fuß- und Radweg“ werden durch die Wörter „getrennter Rad- und Gehweg“ ersetzt.

cc) In Nummer III werden die Wörter „Kennzeichnung von Radwegen mit den“ durch die Wörter „Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen durch die“ ersetzt.

b) Der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4“ wird folgende Nummer III angefügt:

„III. Gemeinsame Rad- und Gehwege ohne Benutzungspflicht können durch Aufbringung der Sinnbilder des Zeichens 240 gekennzeichnet werden.“

2. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ wird Nummer II der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 2“ wie folgt gefasst:

„Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 kommen inhaltlich auch zur Anwendung, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.“

3. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 12 Halten und Parken“ wird die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Nr. 1“ wie folgt gefasst:

„Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern keine ausreichende Sicht in die andere Straße schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die-

se z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern. Wo es erforderlich ist, kann auch die Parkverbotsstrecke von 5 bzw. 8 Metern zur Unterstreichung des Verbots entsprechend gekennzeichnet werden.“

4. Der Verwaltungsvorschrift „Zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 5“ angefügt:

„Zu Absatz 5

Zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1g verwiesen. Zur Bevorrechtigung von Carsharingfahrzeugen wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.“

5. In den Verwaltungsvorschriften „Zu § 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit“, „Zu § 19 Bahnübergänge“, „Zu § 40 Gefahrenzeichen Zu Zeichen 123 Arbeitsstelle“, „Zu § 40 Gefahrenzeichen Zu Zeichen 133 Fußgänger“, „Zu § 41 Vorschriftzeichen Zu Zeichen 272 Wendeverbot“, „Zu § 41 Vorschriftzeichen Zu Zeichen 283 Absolutes Haltverbot“, „Zu § 41 Vorschriftzeichen Zu Zeichen 297.1 Vorankündigungspfeil“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 314.1 und 314.2 Parkraumbewirtschaftungszone“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Bild 318 Parkscheibe“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 330.1, 331.1, 330.2 und 331.2“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 330.2 und 331.2 Ende der Autobahn und Kraftfahrstraße“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 332.1 Ausfahrt von der Kraftfahrstraße“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 333 Ausfahrt von der Autobahn“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Anlage 3 Abschnitt 8 Markierungen“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 357 Sackgasse“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Anlage 3 Abschnitt 10 Wegweisung“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu den Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu den Zeichen 438 bis 441“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu den Zeichen 454 und 455.1“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu Zeichen 455.2 und 457.2 Ende der Umleitung“, „Zu § 42 Richtzeichen Zu den Zeichen 457.1 und 458“ und „Zu § 42 Richtzeichen Zu den Zeichen 501 bis 546 Verkehrslenkungstafeln“ wird jeweils die Zwischenüberschrift gestrichen.
6. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 25 Fußgänger“ wird in Nummer VI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 3 die Angabe „§ 11 Abs. 4“ durch die Angabe „§ 16 Absatz 5“ ersetzt.

7. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“ wird wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1“ wird wie folgt geändert:

- aa) Die Überschrift „Zu Absatz 1“ wird durch die Überschrift „Zu Absatz 2“ ersetzt.
- bb) Dem Wortlaut der Nummer I wird folgender Satz vorangestellt: „Rennen mit Kraftfahrzeugen sind grundsätzlich verboten.“
- cc) Nummer III wird gestrichen und die Wörter „Randnummer 3 aufgehoben“ ergänzt.

b) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 2“ wird wie folgt geändert:

- aa) Die bisherige Überschrift „Zu Absatz 2“ wird gestrichen.
- bb) Die Nummern I bis III der bisherigen Überschrift „Zu Absatz 2“ werden die Nummern IV bis VI der neuen Überschrift „Zu Absatz 2“.
- cc) Nummer IV Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst: „Kraftfahrzeugrennen sind erlaubnispflichtige Veranstaltungen nach Absatz 2.“
- dd) In Nummer IV Nummer 2 Buchstabe d werden die Wörter „bei Volksfesten u. ä.“ durch die Wörter „bei Volksfesten u. Ä. (z. B. stationäre Veranstaltungen)“ ersetzt.
- ee) In Nummer V Nummer 7 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:
 „24 Die Erlaubnisbehörde kann Versicherungen zur Abdeckungen gesetzlicher Haftpflichtansprüche auch bei Umzügen bei Volksfesten (Rn. 11) verlangen.“
- ff) Die Randnummern 24 bis 66 werden die Randnummern 25 bis 67.
- gg) In Nummer VI Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „Nr. I zu Abs. 1 (Rn. 1)“ durch die Angabe „Nr. I zu Abs. 2 (Rn. 1)“ ersetzt.
- hh) Nummer VI Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

- aaa) Die Wörter „- die Ausnahmegenehmigung von § 29 Abs. 1,“ werden gestrichen.
- bbb) Die Angabe „(Rn. 36)“ wird durch die Angabe „(Rn. 37)“ ersetzt.
- ccc) Die Angabe „(vgl. Rn 36)“ wird durch die Angabe „(vgl. Rn. 37)“ ersetzt.
- ii) In Nummer VI Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa wird die Angabe „(vgl. Rn. 36)“ durch die Angabe „(vgl. Rn. 37)“ ersetzt.
- jj) In Nummer VI Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb wird die Angabe „(vgl. Rn. 42)“ durch die Angabe „(vgl. Rn. 43)“ ersetzt.
- kk) In Nummer VI Nummer 3 Buchstabe a wird die Angabe „(vgl. Rn. 60)“ durch die Angabe „(vgl. Rn. 61)“ ersetzt.
- ll) Nach Nummer VI werden die Wörter: „Randnummer 67-78 aufgehoben“ durch die Wörter „Randnummer 68-78 aufgehoben“ ersetzt.
- c) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Großraum- und Schwerverkehr“ wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Überschrift Zu Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
 „Zu Absatz 3 Großraum- oder Schwerverkehr“
 - bb) In Nummer II Absatz 2 werden vor dem Punkt die Wörter „mit Ausnahme einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 2, 2. Alternative hinsichtlich mit dort nicht zugelassenen Fahrzeugen die Autobahn zu benutzen“ eingefügt.
 - cc) Nummer IV Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Buchstabe b werden im ersten Satzteil die jeweiligen Wörter „amtlich anerkannten“ durch die Wörter „unabhängigen“ ersetzt und vor dem Klammerende folgende Wörter eingefügt „ , die in Kopie beim Transport mitzuführen und auf Verlangen auszuhändigen ist oder in digitalisierter Form auf

einem Speichermedium derart mitgeführt wird, dass sie bei Kontrollen auf Verlangen der zuständigen Person lesbar gemacht werden kann“.

bbb) Der jetzige Buchstabe d wird Buchstabe c.

ccc) Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„mehrerer einzelner unteilbarer Teile, die je für sich wegen ihrer Länge, Breite oder Höhe die Benutzung eines Fahrzeuges mit einer Ausnahmege-
nehmigung nach § 70 StVZO erfordern und unteilbar sind, jedoch unter
Einhaltung der nach § 34 StVZO zulässigen Gesamtmasse und Achslasten.
Zusätzliche Ladung (Beiladung) ist gestattet, soweit die Gesamtmasse und
Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.“

dd) Nummer V wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„95 2. Für Großraum- oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurz-
zeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem
Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen.

In einem Bescheid können bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder
mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu fünf
baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder
aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen An-
hängern bestehen, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahr-
zeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe),
Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsab-
stände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahr-
zeugkombination zu sehen. Zulässig ist ein Transportumlauf, der aus maxi-
mal drei Fahrtwegteilen besteht: z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz
des Fahrzeugs zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Belade-
zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum Fir-
mensitz).

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.

Grundsätzlich ist eine maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Höheren Achslasten kann in Einzelfällen zugestimmt werden. Wird die Erlaubnis für eine Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen.“

96 a) Einzelerlaubnis (eine Fahrt)

Die Einzelerlaubnis umfasst eine Fahrt auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt) mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination. Die Einzelerlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.

97 b) Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten)

Die Kurzzeiterlaubnis umfasst mehrere Fahrten, deren Anzahl im Antrag anzugeben ist, auf einem Fahrtweg, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht (z. B. Leerfahrt/Lastfahrt/Leerfahrt). Die Kurzzeiterlaubnis ist auf höchstens drei Monate zu befristen. Sie kann im Rahmen der zeitlichen Gültigkeit einmal um drei Monate verlängert werden.“

98 c) Dauererlaubnis

Eine Dauererlaubnis kann für bestimmte Fahrtwege oder flächendeckend erteilt werden. Sie darf nur erteilt werden, wenn eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherung oder Verkehrsregelung nicht erforderlich sind. Polizeiliche Maßnahmen sind stets erforderlich, wenn Ermessensentscheidun-

gen vor Ort getroffen werden müssen oder bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen.

99 aa) Streckenbezogene Dauererlaubnis

Die streckenbezogene Dauererlaubnis ist auf Fahrten zwischen bestimmten Orten zu beschränken.

Wird weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten, können in einem Bescheid bis zu fünf Fahrtwege festgelegt werden. Die Fahrauflagen sind dann im Erlaubnisbescheid getrennt nach Fahrweg chronologisch zu gliedern. Bei höherer Gesamtmasse oder Achslast kann nur ein Fahrtweg genehmigt werden.

100 bb) Flächendeckende Dauererlaubnis

Eine flächendeckende Dauererlaubnis kann für alle Straßen im Zuständigkeitsbereich der Erlaubnisbehörde und der benachbarten Erlaubnisbehörden erteilt werden. Für Straßenverkehrsbehörden mit kleinen räumlichen Zuständigkeitsbereichen und für bestimmte qualifizierte Straßen (Teilnetze) können die obersten Landesbehörden Sonderregelungen treffen.

Zur Überschaubarkeit und Handhabbarkeit der statischen Auflagen und damit Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke kann für Anträge auf teilnetzbezogene oder flächendeckende Dauererlaubnisse für Kranfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Eichfahrzeuge über 60 t Gesamtgewicht, für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen über 68 t Gesamtgewicht und für Fahrzeuge jeglicher Art mit Einzelachslasten über 12 t keine zustimmende Stellungnahme abgegeben werden. Alle Bauwerke, für die im Rahmen der flächendeckenden Dauer-

erlaubnis das Befahren nicht erlaubt werden kann, sind in einer Liste („Negativliste“) oder Karte aufzuführen. Die Negativliste oder Karte muss hinsichtlich der Anzahl der aufgelisteten Bauwerke überschaubar und nachvollziehbar sein. In der Negativliste sind die Bauwerke nach Straßenzügen zu ordnen und innerhalb einer Straße fortlaufend aufzuführen. Grundsätzlich sollen noch ausreichend Strecken zur Verfügung stehen, welche die Erteilung einer flächendeckenden Dauererlaubnis rechtfertigen.

- 101 Für eine Überschreitung bis zu den in Nummer V.4 f. (Rn. 109 ff.) genannten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen (anhörfreier Bereich) kann eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO erteilt werden. Neben den nach Landesrecht zuständigen Erlaubnisbehörden kann auch die Verwaltungsbehörde, die nach § 70 Absatz 1 Nummer 1 StVZO eine Ausnahmegenehmigung von den Vorschriften der §§ 32 und 34 StVZO erteilt, innerhalb der Anhörfreigrenzen nach Nummer V.4 f. (Rn. 109 ff.) zugleich eine allgemeine Dauererlaubnis erteilen. Entsprechendes gilt, wenn das Sichtfeld (§ 35b Absatz 2 StVZO) eingeschränkt ist.“

bbb) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Absatz 2 werden die Wörter „zulässige und“ gestrichen und die Wörter „und Kurvenlaufverhalten sowie die Bodenfreiheit“ durch die Wörter „sowie Einzelfahrzeugen“ ersetzt.

bbbb) Die bisherigen Randnummern 101 bis 104 werden die Randnummern 102 bis 105.

ccc) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Buchstabe a wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

...

„Führt die Fahrt über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes, so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebige Gesellschaft privaten Rechts als zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuhören; diese verfährt für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1.“

bbbb) Buchstabe b wird gestrichen.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

„Führt die Fahrt in einem anderen Land ausschließlich über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes ist nur die Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliebigen Gesellschaft privaten Rechts einzuholen.“

(2) In Satz 3 wird das Wort „fahrtwegteilchronologisch“ durch das Wort „chronologisch“ ersetzt.

(3) Nach Satz 6 werden folgende Sätze angefügt:

„In der Begründung ist zur besseren Nachvollziehbarkeit die konkrete Stelle (z. B. Straße, Brücke), für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben. Die Zustimmung darf auch mit der Begründung versagt werden, dass die Voraussetzungen für eine Erlaubniserteilung nicht vorliegen.“

dddd) In Buchstabe e werden nach dem Wort „der“ die Wörter „von der Änderung“ eingefügt.

ddd) In Nummer 5 wird nach Buchstabe c folgender Satz angefügt und die Randnummern 119 bis 148 werden die Randnummern 120 bis 149:

„119 Rn. 116 – 118 sind nicht anzuwenden auf Transporte, die durch die Streitkräfte von NATO oder EU-Staaten oder in deren Auftrag aufgrund militärischer Forderungen durchgeführt werden.“

ee) Nummer VI wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 1 Absatz 2 wird in Satz 2 das Wort „fahrtwegteilchronologisch“ durch das Wort „chronologisch“ ersetzt.

bbb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaaa) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

(1) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen trifft das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts die verkehrsrechtlichen Anordnungen.“

(2) In Satz 3 wird das Wort „Auflagen“ durch das Wort „Bedingung“ ersetzt.

(3) Satz 5 wird gestrichen und.

(4) Folgende Sätze werden angefügt:

„Vor Beginn des Transportes ist dem Verwaltungshelfer eine Kopie des Erlaubnisbescheides auszuhändigen. Eine Kopie der verkehrsrechtlichen Anordnung ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen der zuständigen Personen auszuhändigen. Die Anordnung kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

bbbb) In Buchstabe c werden folgende Sätze angefügt:

„Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, ist diese Auflage nicht anzuwenden. Stattdessen ist als Auflage vorzuschreiben, dass der Transportführer in diesen Fällen den Transport auf eigene Verantwortung fortsetzen kann. Für den weiteren Transport hat der Transportführer geeignete Sicherungsmaßnahmen anzuwenden. Die Feststellung des Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfalls erfolgt nach den Vorgaben des Grundgesetzes. Die Feststellung, ob der Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall vorbereitet werden muss, trifft das Bundesministerium der Verteidigung.“

cccc) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen unabhängigen Sachverständigen, Prüfer oder ein Prüfindenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik geprüft wurden. Die Feststellungen sind durch ein Gutachten nachzuweisen. Das Gutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann. Dem Antrag ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen.“

dddd) In Buchstabe g werden in Satz 2 nach dem Wort „mitzuführen“ die Wörter „und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen“ eingefügt und folgender Satz angefügt:

„Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

ccc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Buchstabe a dritter Absatz werden in Satz 1 die Wörter „Großraum- und Schwerverkehr“ durch die Wörter „Großraum- oder Schwerverkehr“ ersetzt.

bbbb) In Buchstabe b wird im zweiten Absatz das Wort „Werktagsstunden“ durch die Wörter „Stunden (Samstag und Sonntag werden nicht mitgezählt)“ ersetzt.

cccc) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

- (1) In Doppelbuchstabe b wird das Wort „werktags“ durch die Wörter „Montag bis Freitag“ ersetzt.
- (2) In Absatz 4 werden die Wörter „Großraum- und Schwerverkehr“ durch die Wörter „Großraum- oder Schwerverkehr“ ersetzt.
- (3) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass während des gesamten Transportes entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Bei anhörfreien Transporten kann auf die Anordnung der Auflage verzichtet werden, wenn nicht zu erwarten ist, dass mit der Erlaub-

nis verbundene Verkehrssituationen auftreten, die eine Verständigung in deutscher Sprache erfordern.“

(4) Folgender Absatz wird angefügt:

„Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO oder EU-Staaten oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sind Fahrzeitbeschränkungen nicht anzuordnen.“

8. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 35 Sonderrechte“ wird die Nummer IV der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 6“ wie folgt gefasst:

„16 IV. Die Warnkleidung muss der DIN EN ISO 20471 entsprechen. Folgende Anforderungsmerkmale müssen hierbei eingehalten werden:

17 1. Warnkleidungsausführung mindestens Klasse 2 gemäß Absatz 4.1, Tabelle 1; für
Arbeiten bei Dunkelheit Klasse 3, wobei die zusätzlich verfügbare Fläche an Reflexstoffen die menschliche Gestalt (Kontur) hervorheben soll,

18 2. Farbe fluoreszierendes Orange-Rot oder fluoreszierendes Gelb gemäß Absatz 5.1,
Tabelle 2,

19 3. Mindestrückstrahlwerte der Klasse 2 gemäß Abschnitt 6.1, Tabelle 5.

20 Warnkleidung, deren Warnwirkung durch Verschmutzung, Alterung oder Abnahme
der Leuchtkraft der verwendeten Materialien nicht mehr ausreicht, darf nicht verwendet werden.“

9. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 37 Wechsellichtzeichen, Dauerlichtzeichen und Grünpfeil“ wird die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 2“ wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu den Nummern 1 und 2“ wird wie folgt geändert:

aa) In der Nummer XI Nummer 1 wird Satz 2 wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe f wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

bbb) In Buchstabe g wird der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.

ccc) Folgender Buchstabe h wird angefügt:

„35 h) sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.“

bb) Die Randnummern 35 bis 37 werden die Randnummern 36 bis 38.

cc) Folgende Nummer XII wird angefügt:

„XII. Grünpfeil für den Radverkehr

- 39 1. Für die Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr (Zeichen 721) gelten die
Vorgaben der Nummer XI mit Ausnahme der Nummer 4 Satz 2 entsprechend.
- 40 2. Über die in Nummer XI Nummer 1 Satz 2 genannten Fällen hinaus kommt eine
Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr nicht in Betracht, wenn
- 41 a) bei allgemein hohem Radverkehrsaufkommen der Anteil des geradeaus fah-
renden Radverkehrs den Anteil des nach rechts abbiegenden Radverkehrs er-
heblich übersteigt und die Verkehrsfläche ein sicheres Überholen des warten-
den Radverkehrs nicht gewährleistet oder
- 42 b) der nach rechts abbiegende Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt auf ei-
nem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) oder einem für den Rad-
verkehr freigegebenen Gehweg geführt wird (Zeichen 239 in Verbindung mit
Zusatzzeichen 1022-10).
- 43 Befindet sich in der Straße, in die eingebogen wird, ein baulich angelegter Rad-
weg, muss dieser deutlich von dem daneben befindlichen Gehweg abgegrenzt
sein. Warteflächen für zu Fuß Gehende müssen über eine hinreichende Größe ver-
fügen. Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges
(Zeichen 241).
- 44 3. Zeichen 721 ist grundsätzlich am Hauptsignalgeber anzubringen. Sind besonde-
re Lichtzeichen für den Radverkehr vorhanden, soll Zeichen 721 am Signalgeber
für den Radverkehr angebracht werden. Zeichen 721 ist dabei über dem Signalge-

ber anzubringen, wenn nur so eine Gefährdung des Fußgängerverkehrs ausgeschlossen werden kann.

45 4. Eine gemeinsame Anordnung von Zeichen 720 und Zeichen 721 ist unzulässig, wenn der Radverkehr auf einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen, einem Schutzstreifen für den Radverkehr oder einem straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radweg geführt wird und der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat.“

b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Nummer 5 Nummer I“ wird der folgende Satz angefügt:

„Zur Möglichkeit der Verwendung des sog. Ost-Ampelmännchens wird auf die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) verwiesen.

c) Die Randnummern 38 bis 48 werden die Randnummern 46 bis 56.

10. In der Verwaltungsvorschrift „Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ werden in Nummer III Nummer 14 nach der Angabe und dem Satzzeichen „277,“ die Angabe „277.1“ und ein Komma eingefügt.

11. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 39 Verkehrszeichen“ wird wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 5 zu Nummer II“ wird wie folgt gefasst:

„II. Nach den RSA können gelbe Markierungen, gelbe Markierungsknopfreihen oder gelbe retroreflektierende Elemente auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten transportablen Schutzeinrichtungen als Fahrbahnbegrenzung angebracht werden.“

b) Folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 10“ wird angefügt:

„Zu Absatz 10

6 Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für elektrisch betriebene Fahrzeuge von der zusätzlichen Aufbringung des Sinnbildes auf der Parkfläche Gebrauch gemacht werden.“

c) Folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 11“ wird angefügt:

„Zu Absatz 11

Zu Satz 1

7 Zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Carsharingfahrzeuge kann das Sinnbild zusätzlich auf der Parkfläche aufgebracht sein. Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine erhöhte Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll zur Unterstützung einer Parkflächenvorhaltung für Carsharingfahrzeuge von der zusätzlichen Aufbringung des Sinnbildes auf der Parkfläche Gebrauch gemacht werden.“

Zu Satz 2

8 I. Die Plakette wird auf Antrag von der nach Landesrecht zuständigen Behörde für maximal fünf Jahre in stets widerruflicher Weise ausgegeben. Mit dem Antrag sind die Zulassungsbescheinigung Teil I als Nachweis der Haltereigenschaft des Carsharingun-

ternehmens sowie die Vertragsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Carsharingunternehmens zum Nachweis dafür vorzulegen, dass das betreffende Kraftfahrzeug einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten wird und selbstständig reserviert und genutzt werden kann. Kann der Nachweis der Haltereigenschaft auch durch sonstige geeignete Unterlagen erbracht werden, so genügt die Vorlage dieser Unterlagen.

- 9 II. In die Plakette sind von der zuständigen Behörde im jeweils dafür vorgesehenen Sichtfeld mit lichtechem Stift der Name des Carsharingunternehmens und das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen. Zudem muss die Plakette mit einem Siegel der ausgebenden Stelle wertgestellt werden. Dabei können auch Dokumentenklebesiegel gemäß Verkehrsblattverlautbarung vom 3. Februar 1997 (VkB1. S. 140) verwendet werden. Für die Gestaltung der Plakette, deren Sicherheitsmerkmale und deren Anbringung wird auf die Verkehrsblattverlautbarung vom 18. August 2020 (VkB1. S. 505) verwiesen.
- 10 III. Bei einem Carsharingfahrzeug, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, erfolgt die Kennzeichnung ebenfalls durch Plakette.
- 11 IV. Wird das Fahrzeug auf jemand anderen als auf das Carsharingunternehmen zugelassen, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Plakette durch das Carsharingunternehmen entfernt wird.“
12. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 40 Gefahrenzeichen“ wird in Nummer I Satz 2 die Angabe „274, 276 und 277“ durch die Angabe „274, 276, 277 und 277.1“ ersetzt.
13. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 41 Vorschriftzeichen“ wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer III wird die Angabe „Zeichen 276 oder 277“ durch die Angabe „Zeichen 276, 277 oder 277.1“ ersetzt.
 - b) Die Nummer IV der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße“ wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Das Wort „kann“ wird durch das Wort „soll“ und die Angabe „3,5“ wird durch die Angabe „4,5“ ersetzt.

bbb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„Bei der Begegnungsbreite im Sinne von Satz 1 Buchstabe a handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.“

bb) In Nummer 2 wird Satz 2 wie folgt gefasst und Satz 3 gestrichen:

„Wird durch Zusatzzeichen der Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen, ist bei Zeichen 267 das Zusatzzeichen 1022-10 („Radverkehr frei“) anzubringen.“

c) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 224 Haltestelle“ wird die Nummer IV aufgehoben und die bisherigen Nummern V bis VII werden die Nummern IV bis VI.

d) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 239 Gehweg“ werden in Nummer II die Wörter „Radfahrer frei“ durch die Wörter „Radverkehr frei“ ersetzt.

e) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ wird wie folgt gefasst:

„1 I. Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

3. III. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“
- f) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone“ eingefügt:
- „Zu Zeichen 244.3 und 244.4 Beginn und Ende einer Fahrradzone
- 1 I. Vgl. zu § 45 Absatz 1i.
 - 2 II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradzonen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
 - 3 III. Die VwV zu den Zeichen 274.1 und 274.2 gilt entsprechend.“
- g) In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 242.1 und 242.2 Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs“ werden in der Überschrift die Wörter „eines Fußgängerbereichs“ durch die Wörter „einer Fußgängerzone“ ersetzt.
- h) In der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 261 Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern wird in Satz 1 die Angabe „9“ durch die Angabe „7“ ersetzt und die Wörter „und Eisenbahn (GGVSE)“ werden durch die Wörter „, Eisenbahn und Schifffahrt (GGVSEB)“ ersetzt.
- i) In der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Tempo-30-Zone“ wird Nummer III Satz 1 wie folgt gefasst: „Das Zeichen 274.2 ist entbehrlich, wenn die Zone in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1), eine Fahr-

radzone (Zeichen 244.3) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.

- j) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 277 Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ eingefügt:

„Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

- 1 I. Zeichen 277.1 soll nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere aufgrund von Engstellen, Gefäll- und Steigungsstrecken, oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickenden Verkehrslage, ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann.
- 2 II. Im Übrigen wird auf die Nummern III und IV der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 276 „Überholverbot“ verwiesen.“

- k) Die Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 274, 276 und 277“ wird wie folgt geändert:

- aa) Die Überschrift der Verwaltungsvorschrift wird wie folgt gefasst:
„Zu den Zeichen 274, 276, 277 und 277.1“.
- bb) In Nummer I Nummer 2 wird der Klammervermerk „(vgl. Erläuterung zu den Zeichen 278 bis 282)“ gestrichen.
- cc) In Nummer III Satz 1 wird die Angabe „274, 276 und 277“ durch die Angabe „274, 276, 277 und 277.1“ ersetzt.

14. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 42 Richtzeichen“ wird wie folgt geändert:

- a) Der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 314 Parken“ wird folgende Nummer VI angefügt:

„7 VI. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.“

b) Der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird folgende Nummer IV angefügt:

„4 IV. Zur Bevorrechtigung des Carsharing wird auf die VwV zu § 45 Absatz 1h verwiesen.“

c) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 341 Wartelinie“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 342 Haifischzähne“ eingefügt:

„Zu Zeichen 342 Haifischzähne

- 1 I. Haifischzähne sind so aufzubringen, dass die Spitzen der Dreiecke in Richtung des wartepflichtigen Verkehrs zeigen.
- 2 II. Soll die Markierung eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs im Zuge von Kreuzungen oder Einmündungen von Radschnellwegen hervorheben, ist sie auf beiden Seiten entlang der Fahrbahnkanten über die gesamte Fahrbahnbreite anzuordnen. Eine entsprechende Markierung empfiehlt sich insbesondere bei Zweirichtungsradsradwegen.
- 3 III. Eine Anordnung zur Hervorhebung einer Wartepflicht für den Fahrverkehr infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie weiterer Hauptverkehrsstraßen kommt insbesondere an schlecht einsehbaren Kreuzungen und Einmündungen in Betracht, die besondere Sorgfalt erfordern.“

d) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 350 Fußgängerüberweg“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 350.1 und 350.2 Radschnellweg und Ende eines Radschnellwegs“ eingefügt:

„Zu den Zeichen 350.1 und 350.2 Radschnellweg und Ende eines Radschnellwegs

- 1 Das Zeichen dient der Kennzeichnung von Radschnellwegen nach Maßgabe der straßenrechtlichen Vorschriften.“

- e) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3 Touristischer Hinweis, touristische Route und touristische Unterrichtungstafel“ wird Nummer IV wie folgt gefasst und die bisherige Nummer IV wird Nummer V:

„5 IV. Die Entscheidung über die verkehrsrechtliche Anordnung von touristischen Unterrichtungstafeln (Zeichen 386.3) obliegt dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts. Mit den Landestourismusverbänden und den für den Naturschutz und Denkmalpflege zuständigen Stellen der Länder sollen regelmäßig konzeptionelle Abstimmungen zu touristisch bedeutsamen Zielen vorgenommen werden. Das Zeichen löst keine Folgewegweisung aus. Die Kostenregelung des § 51 StVO gilt unverändert.“

- f) Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 390.1 Nummer I wird wie folgt gefasst:

„Die Anordnung des Verkehrszeichens ist nur an den der Mautpflicht unterliegenden Abschnitten von Straßen nach Landesrecht erforderlich.“

- g) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Anlage 3 Abschnitt 10 Wegweisung“ werden in Nummer II Satz 2 die Wörter „und RWBA“ gestrichen und folgende Nummern III und IV angefügt:

„3 III. Auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes legt das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts die Zielangaben in der Wegweisung von Anschlussstellen fest und führt dafür erforderliche Anhörungsverfahren durch. Die Fortführung der Zielangaben ist unter Einhaltung der Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) im Basisnetz sicherzustellen. Zu privaten Zielen darf nicht gewiesen werden, es sei denn, es ist wegen eines besonders starken auswärtigen Zielverkehrs zur Verkehrsführung unabweislich und Aspekte der Werbung stehen dabei nicht im Vordergrund. Die Verwendung von Logos oder anderen privaten Zusätzen ist nicht zulässig. Erforderliche Abstimmungen zwischen den betroffenen Behörden nach Landesrecht sind landesintern vorzunehmen. Dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschafts-

errichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts ist eine landesintern abgestimmte Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen zur Verfügung zu stellen. Erfolgt dies nicht innerhalb der Frist, legt das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts auf Grundlage der im Basisnetz vorhandenen Wegweisung die Zielangaben für die Ausfahrtziele der betroffenen Anschlussstelle nach pflichtgemäßem Ermessen fest.

- 4 IV. Die Wegweisung im Basisnetz von und zur Autobahn verbleibt in der Zuständigkeit der nach Landesrecht zuständigen Behörde. Die nach Landesrecht zuständigen Behörden führen ggfs. erforderliche Anhörungsverfahren durch und beteiligen dabei das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts. Bei bestehenden Anschlussstellen sind Anhörungsverfahren in der Regel entbehrlich; dann genügt die Ortsbesichtigung. Bei der Wegweisung zur Anschlussstelle sind nur Fernziele der Autobahnwegweisung aufzunehmen.

h) Die Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466 Umleitungsbeschilderung“ wird wie folgt geändert:

aa) Nach Nummer I wird folgende Nummer II eingefügt:

„2 II. Die Straßenverkehrsbehörden der Länder ordnen auf Anregung des Fernstraßen-Bundesamtes oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts die Bedarfsumleitungen im Basisnetz an. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts ist anzuhören. Die Kostentragung richtet sich nach § 5b Absatz 2 Buchstabe d und f StVG.“

bb) Die bisherige Nummer II wird Nummer III und die bisherige Randnummer 2 wird Randnummer 3.

i) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 438 bis 441“ wird folgende Verwaltungsvorschrift eingefügt:

„Zu den Zeichen 440, 441 und 430 Wegweiser zur Autobahn

- 1 Für die Wegweisung im nachgeordneten Straßennetz mit den Zeichen 440, 441 und 430 der StVO sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder unverändert zuständig, soweit die Straße am Aufstellort nicht zur Autobahn gewidmet ist. Die Straßenverkehrsbehörden der Länder führen erforderliche Anhörungsverfahren durch und beteiligen dabei das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts. Es sind nur solche Ziele aufzunehmen, die auf der Autobahn fortgeführt werden. Stehen diese Zeichen an der Autobahn, gelten diese Vorschriften entsprechend.“
- j) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 448.1 Autohof“ wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Nummer IV wird folgende Nummer V angefügt:

„11 V. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts ist für Anordnung des Zeichens 448.1 – Autohof – zuständig, ebenso wie für Ausnahmegenehmigungen (siehe § 46 Abs. 2a Satz 1 Nr. 5). Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts 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.“
 - bb) Die bisherige Nummer V wird gestrichen.
15. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit“ werden in Nummer I Satz 2 der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und die Wörter „dies gilt nicht für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes.“ angefügt.
16. Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu § 44a Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes“ eingefügt:

„Zu § 44a Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes

- 1 I. Sofern in dieser Verwaltungsvorschrift Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörde begründet werden, gelten diese Zuständigkeiten auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts entsprechend, soweit die Regelungen auf die vorgenannten Straßen Anwendung finden.
- 2 II. Werden nach dieser Verwaltungsvorschrift Zuständigkeiten den zuständigen obersten Landesbehörden zugewiesen, tritt an deren Stelle auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes die zuständige oberste Bundesbehörde, soweit die Regelungen auf die vorgenannten Straßen Anwendung finden.
- 3 III. Werden nach dieser Verwaltungsvorschrift Anhörungs- oder Einvernehmensvorbehalte der obersten Landesbehörden geregelt, gelten diese nur, soweit sie sich nicht auf mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes beziehen.
- 4 IV. Soweit in den in dieser Verwaltungsvorschrift genannten Richtlinien Zustimmungsvorbehalte der obersten Landesbehörden geregelt werden, gelten diese nicht, soweit sie sich auf Anordnungen auf mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes beziehen.
- 5 V. Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben zur Erfassung und Analyse von Verkehrsunfällen auf den Autobahnen
- 6 1. Allgemeine Grundsätze

Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle auf Autobahnen haben das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts eng mit den Polizeibehörden der Länder zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen.

Hierzu sind unter Leitung der Straßenverkehrsbehörde Autobahn-Unfallkommissionen (AUK) einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Richtlinien regeln, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit den für die Verkehrspolizei zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

- 7 2. Örtliche Unfalluntersuchung durch das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts

Die örtliche Unfalluntersuchung dient dem Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen zu erhöhen.

Die Kriterien für die Identifikation von Unfallhäufungen erfolgt nach einheitlichen Kriterien nach den Richtlinien für die AUK.

Das Ergebnis der örtlichen Unfalluntersuchung bildet die Grundlage für Maßnahmen der Polizeibehörde, der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde in ihrem jeweiligen Aufgabenkreis.

- 8 3. Bereitstellung der Unfalldaten

Die nach Landesrecht für die Erfassung der Straßenverkehrsunfälle zuständigen Behörden stellen dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts in monatlichem Rhythmus die nach den Vorgaben des Statistischen Bundesamtes erstellten, jedoch anonymisierten Datensätze in maschinenlesbarer Form zur Verfügung. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts nutzt diese Daten ausschließlich zur Analyse des Unfallgeschehens einschließlich der Identifikation von Unfallhäufungen.

- 9 4. Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den jeweilig zuständigen Fachbehörden. Die Empfehlungen der Unfallkommission ersetzen nicht die Ausübung pflichtgemäßen

Ermessens der Straßenverkehrsbehörde für den Einzelfall. Es ist im Protokoll der Beratung zu dokumentieren, welche Stelle für welche Maßnahmen verantwortlich ist.

Alle Beteiligten sind verpflichtet, die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen und deren Wirkung fortlaufend zu überprüfen und in den Sitzungen der AUK über den Umsetzungsstand zu berichten.“

17. 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 III Nummer 1 Buchstabe c werden nach der Angabe und dem Satzzeichen „277,“ die Angabe „277.1“ und ein Komma eingefügt.

bb) In Nummer IX werden die Sätze 1 und 2 wie folgt gefasst:

„17 Der begünstigte Personenkreis „schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung“ ergibt sich aus § 229 Absatz 3 Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX), zu dem übrigen genannten Personenkreis vgl. VwV zu § 46 Absatz 1 Nummer 11 (Randnummern 132, 133).

18 Wegen der Ausgestaltung der Parkplätze wird auf die „DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ verwiesen.“

cc) Die Nummer X wird wie folgt geändert:

aaa) In Nummer 4 werden folgende Sätze angefügt:

„Die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung sollen je nach Bedarf zu einem Anteil von bis zu 5 % für Carsharingfahrzeuge reserviert werden. Die Reservierung findet Eingang in das kommunale Stellplatzkonzept, sofern ein solches vorhanden ist; vgl. dazu VwV zu § 45 Absatz 1h, Rn. 45e. Werden innerhalb des Bereiches keine Carsharingfahrzeuge angeboten, kann von einer Reservierung abgesehen werden.“

bbb) In Nummer 7 werden die Sätze 7 und 8 wie folgt gefasst:

„Ist der Bewohner Nutzer eines Carsharingunternehmens, ist der Eintrag „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ einzutragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeugs, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.“

- b) Die Nummer II der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ wird wie folgt gefasst:

„45c II. Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sind mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 mit Zusatzzeichen anzuordnen. Sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen mit Zeichen 314, 314.1 oder 315 angeordnet, können elektrisch betriebene Fahrzeuge von diesen mit Zusatzzeichen freigestellt werden; eine Freistellung kann auch am Parkscheinautomat durch Aufkleber erfolgen. In diesem Fall muss der Aufkleber deutlich sichtbar auf der Vorderseite des Parkscheinautomaten angebracht werden. Ist dies nicht möglich, so darf die Freistellung ausschließlich durch eine entsprechende Zusatzbeschilderung erfolgen. Für die Gestaltung des Aufklebers wird auf die Verkehrsblattverlautbarung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. August 2020 (VkB1. S. 504) verwiesen.“

- c) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge“ werden folgende Verwaltungsvorschriften eingefügt:

„Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing

45e I. Sollen für Carsharingfahrzeuge Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sollten vor der Anordnung zumindest für das jeweilige Gebiet die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden (z. B. durch ein Stellplatzkonzept), um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt, zur Verfügung stellen zu können. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Verträglichkeit der Bevorrechtigung mit den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Es sind sowohl Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge als auch Stellflächen nur für stationsbasiert tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der

entsprechenden Landesregelungen ausgewogen zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in Innenstadtlagen mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) in Betracht.

45f II. Parkbevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge sind mit den Zeichen 314, 314.1 oder 315 mit dem Zusatzzeichen 1010-70 („Carsharing“) anzuordnen. Sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet, können Carsharingfahrzeuge von diesen mit dem Zusatzzeichen 1024-21 („Carsharingfahrzeuge frei“) freigestellt werden; eine Freistellung kann auch allein am Parkscheinautomat durch Aufkleber erfolgen. Es gelten die Vorgaben der Nummer II der VwV zu Absatz 1g entsprechend.

45g III. Soll die jeweilige Parkfläche im Rahmen einer Sondernutzungserlaubnis nur einem bestimmten Carsharingunternehmen vorbehalten werden (§ 5 des Carsharinggesetzes oder entsprechende Landesregelungen), ist das Unternehmen namentlich auf einem weiteren Zusatzzeichen, welches unter dem Carsharing-Zusatzzeichen anzubringen ist, aufzuführen. Firmeneigene Logos dürfen nicht verwendet werden.

Zu Absatz 1i Fahrradzonen

45i I. Für die Anordnung von Fahrradzonen gilt Nummer XI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 entsprechend.

45j II. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte im Sinne des § 45 Absatz 1i setzt nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs müssen jedoch ausreichend berücksichtigt werden (Freigabe insbesondere für Anliegerverkehr).“

45k III. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite soll erforderlichenfalls durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände soll grundsätzlich verzichtet werden.“

d) In der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 2 wird die Zwischenüberschrift „Zu Satz 3“ durch die Zwischenüberschrift „Zu Satz 2“ ersetzt.

e) Die Verwaltungsvorschrift zu Absatz 3 Nummer IV Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe a werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehen Gesellschaft privaten Rechts führen auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes regelmäßig Verkehrsschauen durch. An den Verkehrsschauen haben sich die für die Autobahn örtlich zuständigen Länder-Polizeien zu beteiligen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen“

bb) In Buchstabe c wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt nicht für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes.“

f) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 6“ wird in Ziffer I das Wort „zuständig“ durch das Wort „anordnungsbefugt“ ersetzt und in Ziffer III folgender Satz angefügt:

„Dies gilt nicht auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung. Die vorgenannte Prüfung erfolgt durch das Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts.“

g) Nach der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 9“ wird folgende Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 11“ eingefügt:

„Zu Absatz 11

73 I. Als höhere Verwaltungsbehörde gilt auf den mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes das Fernstraßen-Bundesamt.

74 II. Allgemeine Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen den Behörden nach Landesrecht und dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts

Soweit sich Anordnungen auf Basisnetzstraßen auf die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes oder Anordnungen auf diesen Autobahnen auf Basisnetzstraßen auswirken, sind die jeweils zuständigen Behörden gehalten, bei der Planung und Anordnung der erforderlichen Maßnahmen eng und unter Berücksichtigung der örtlichen Zuständigkeitsgrenzen zusammenzuarbeiten. Dies betrifft insbesondere

- die Führung und Regelung des Verkehrs an den Anknüpfungspunkten der Anschlussstellen an das Basisnetz
- die erforderlichen Maßnahmen bei einer Sperrung der Autobahn oder einer Anschlussstelle, soweit diese hinsichtlich Zeit und Ort planbar ist oder an einem bestimmten Ort mit wiederkehrenden Sperrungen zu rechnen ist (z. B. vor Tunneln)
- die Zielangaben in der Wegweisung (vgl. zu § 42 zu Anlage 3 Abschnitt 10)

Die Federführung bei der Planung von Maßnahmen sollte bei der Behörde liegen, in deren Zuständigkeit die Straße liegt, an der die geplanten Maßnahmen vollzogen werden sollen. Dies setzt allerdings voraus, dass diese Behörde ihre Beiträge in angemessener Frist und der erforderlichen Planungstiefe leistet. Im Einzelfall oder allgemein abweichende Festlegungen von diesem Grundsatz sind zwischen den beteiligten Behörden rechtzeitig zu vereinbaren. Die Anordnung zuständigkeitsübergreifend wirkender Maßnahmen soll jede Behörde für ihre jeweilige Zuständigkeit auf Grundlage gemeinsamer Unterlagen verfügen, welche die Gesamtheit der Maßnahmen beschreiben, und aus denen die örtliche Zuständigkeitsgrenze eindeutig hervorgeht. Diese Unterlagen stellen dann die Maßnahmen der anderen Behörde nachrichtlich dar.

75 III. Führung und Regelung des Verkehrs an den Anknüpfungspunkten der Anschlussstellen an das Basisnetz

Die Anordnung an Anschlussstellen erfolgt für die vorrangregelnden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einschließlich Wechsellichtzeichen sowie die Verkehrsführung im Benehmen – unter dem Maßstab der Sicherheit des Verkehrs – zwischen dem Fernstraßen-Bundesamt oder der auf Grund des § 6 Infrastruktur-

gesellschafterrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts und der Straßenverkehrsbehörde für das Basisnetz.

76 IV. Sperrung der Autobahn

Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts hat darauf hinzuwirken, Sperrungen der Autobahn mit geeigneten Maßnahmen soweit wie möglich zu minimieren. Planbare Sperrungen sind in Zeiträume zu legen, innerhalb derer die geringstmöglichen verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts hat in seiner oder ihrer Eigenschaft als für den Straßenbau zuständige Behörde den anordnenden Behörden die Erforderlichkeit der Sperrung dem Grunde und der zeitlichen Dauer nach nachvollziehbar darzulegen. Ereignisbedingte Sperrungen von Tunneln sind nur vorzusehen, wenn die Sicherheit der Tunnelnutzer anders nicht zu gewährleisten ist. Sind Sperrungen der Autobahn nicht zu vermeiden, ist der Verkehr vorrangig innerhalb des Autobahnnetzes umzuleiten. Ist dies nicht vollständig möglich, soll zumindest der weiträumige Verkehr über geeignete andere Autobahnen umgeleitet werden. Für die dann erforderliche kleinräumige Umleitung ist die für die Umleitungsstrecke zuständige Behörde nach Landesrecht so frühzeitig zu informieren, dass sie Einfluss auf den Zeitraum der Sperrung nehmen kann sowie ihre Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der Wahl der Umleitungsstrecke, die Festlegung der erforderlichen Maßnahmen sachgerecht wahrnehmen und ihrerseits erforderliche Abstimmungen durchführen kann. Die Umleitung ist sorgfältig und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen zu planen. Insbesondere ist zu prüfen, ob für Kreuzungen oder Einmündungen, an denen für den umgeleiteten Verkehr Wartepflicht (Zeichen 205 oder 206) angeordnet ist, provisorische Wechsellichtzeichen anzuordnen sind oder - zumindest für bestimmte Zeiträume - eine Regelung des Verkehrs durch die Polizei (§ 36 Absatz 2) durchführbar ist. Ein kurzfristiges Anhalten des Verkehrs bis 15 Minuten Dauer, gegebenenfalls mit Unterstützung durch die Polizei (§§ 36, 44 Absatz 2 Satz 1), und ohne Ausleitung an der vorgelagerten Anschlussstelle gilt nicht als Sperrung in diesem Sinne. Für nicht planbare, voraussichtlich länger als eine Stunde andauernde Sperrungen soll-

te bei der Polizei eine Regelung des Verkehrs (§ 36 Absatz 2) zumindest an Einmündungen von der Anschlussstelle der Autobahn in das Basisnetz mit angeordneter Wartepflicht (Zeichen 205 oder 206) angeregt werden.

77 V. Sperrung von Anschlussstellen

Das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts trifft bei zu sperrenden Anschlussstellen die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen auf der Autobahn, die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder im Basisnetz. Die veranlassende Behörde hat die jeweils andere Behörde zum frühestmöglichen Zeitpunkt über geplante Sperrungen zu informieren. Zeitraum und vorzusehende Maßnahmen sind unter Einbindung der Polizei wechselseitig abzustimmen.

78 VI. Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder treffen bei Sperrungen im Basisnetz dort die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen, das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts auf der Autobahn. Es erfolgt eine wechselseitige Abstimmung unter Einbindung der Polizei. Bei Umleitungen über die Autobahn müssen die für das Basisnetz zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass nicht berechtigter Verkehr auf die Autobahn einfährt. Hierzu wird in der Regel eine gesonderte Umleitung für die Verkehrsarten erforderlich sein, welche die Autobahn nicht befahren dürfen. Über geplante Sperrungen im Basisnetz mit Auswirkungen auf die Autobahn ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts frühzeitig von den Straßenverkehrsbehörden der Länder zu unterrichten.“

18. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis“ wird wie folgt geändert:

a) Die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1 Nummer 5“ wird wie folgt geändert:

...

- aa) In Nummer II Nummer 1 werden in Buchstabe a das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt, in Buchstabe b der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt und folgender Buchstabe c angefügt:
- „c) nicht die Gefahr besteht, dass die Ladung auf der Fahrbahn schleift.“
- bb) In Nummer IV Nummer 4 wird Buchstabe c gestrichen.
- cc) In Nummer V werden nach dem Wort „anzuwenden“ die Wörter „mit Ausnahme der Begrenzungen der Anzahl an zulässigen Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (vgl. zu § 29 Abs. 3; Rn. 95)“ angefügt.
- b) In der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1 Zu Nummer 7“ wird in Nummer III der erste Satz gestrichen und die Randnummern 113 bis 128 werden die Randnummern 112 bis 127.
- c) Die Verwaltungsvorschrift “Zu Absatz 1 Zu Nummer 11“ wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer I Nummer 1 Buchstabe f wird folgt gefasst:
- „f) auf Parkplätzen für Bewohner bis zu drei Stunden zu parken. Die Ankunftszeit muss sich aus der Einstellung einer Parkscheibe (§ 13 Absatz 2 Nr. 2, Bild 318) ergeben,“
- bb) Nummer II wird wie folgt gefasst:
- „II. Voraussetzung der Ausnahmegenehmigung
- 128 1. Zum Personenkreis „schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung vgl. § 229 Absatz 3 SGB IX.
- 129 2. Schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die keine Fahrerlaubnis besitzen, kann ebenfalls eine Ausnahmegenehmigung (Nummer I 1; Rn. 117 ff.) erteilt werden.
- 130 In diesen Fällen ist den schwerbehinderten Menschen eine Ausnahmegenehmigung des Inhalts auszustellen, dass der sie jeweils befördernde Kraftfahrzeugführer von den aufgeführten Vorschriften der StVO befreit ist.

131 3. Die Randnummern 117 bis 130 sind sinngemäß auch auf die nachstehend
aufgeführten Personengruppen anzuwenden:

132 a) Blinde Menschen,

133 b) Schwerbehinderte Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie o-
der mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen, wobei die zeitlichen Be-
grenzungen, die eine Betätigung der Parkscheibe voraussetzen, nicht gelten,

134 c) Schwerbehinderte Menschen mit den Merkzeichen G und B und einem
GdB von wenigstens 70 allein für Funktionsstörungen an den unteren
Gliedmaßen (und der Lendenwirbelsäule, soweit sich diese auf das Geh-
vermögen auswirken) und gleichzeitig einem GdB von wenigstens 50 für
Funktionsstörungen des Herzens oder der Atmungsorgane,

135 d) Schwerbehinderte Menschen, die an Morbus Chron oder Colitis ulcerosa
erkrankt sind, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von wenigstens 60
vorliegt;

136 e) Schwerbehinderte Menschen mit künstlichem Darmausgang und zugleich
künstlicher Harnableitung, wenn hierfür ein Grad der Behinderung von we-
nigstens 70 vorliegt.

137 f) Eine Ausnahmegenehmigung kann auch denjenigen schwerbehinderten
Menschen erteilt werden, die nach versorgungsärztlicher Feststellung dem
Personenkreis nach Rn. 134 bis Rn. 136 gleichzustellen sind.“

cc) Die Randnummern 140 bis 146 werden die Randnummern 138 bis 144.

d) Die zu den Verwaltungsvorschriften „Zu Nummer 12“, „Zu Absatz 2“ und „Zu Absatz
3“ vergebenen Randnummern 147 bis 150 werden die Randnummern 145 bis 148.

19. In der Verwaltungsvorschrift „Zu § 47 Örtliche Zuständigkeit“ werden in Satz 1 die Wör-
ter „der Antragsteller seinen Wohnsitz, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat“
durch die Wörter „der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehör-
de, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz oder eine

Zweigniederlassung, bei der eine Pflicht zur Eintragung in das Handels-, Genossenschafts- oder Partnerschaftsregister hat“ ersetzt.

20. Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 53 Inkrafttreten“ wird gestrichen.
21. Die Anlage zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Katalog der Verkehrszeichen [VzKat]) wird wie folgt geändert:

a) In Teil 1 wird Nummer 1 wie folgt ergänzt:

„(5) Der VzKat ist als Loseblattsammlung konzipiert. Für etwaige Änderungen/ Ergänzungen bietet jede Seite den Raum für mindestens ein weiteres Zeichen.

(6) Verkehrszeichen mit einem veränderlichen numerischen Inhalt werden nicht in allen möglichen Varianten dargestellt. Es wird lediglich ein Zeichen abgebildet. Die Varianten werden über die Unternummer festgelegt. Die Unternummer steht dabei für den Zahlenwert im Zeichen (vgl. Nr. 3. (3)).“

b) In Teil 1 wird Nummer 2 wie folgt gefasst:

„2. Neuerungen

(1) Die nachstehend aufgeführten Änderungen passen den im Rahmen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 22. Mai 2017 eingeführten VzKat an.

(2) Die folgenden neu eingeführten Verkehrszeichen sind im VzKat neu enthalten:

- Z 244.3 Beginn einer Fahrradzone
- Z 244.4 Ende einer Fahrradzone
- Z 277.1 Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
- Z 281.1 Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen
- Z 342 Haifischzähne
- Z 350.1 Radschnellweg
- Z 350.2 Ende des Radschnellwegs
- Z 365-69 Tankstelle mit Flüssigerdgas

- Z 365-70 Tankstelle mit Tankmöglichkeit verschiedener Kraftstoffarten
- Z 365-71 Tankstelle mit Tankmöglichkeit aller Kraftstoffarten
- Z 442-14, -15, -16, -17, -24, 25, -26, -27, -30, -31, -32, -33 Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten im Kreisverkehr
- Z 455.1-13, -23, -31 Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung im Kreisverkehr
- Z 460-13, -23, -31 Bedarfsumleitung im Kreisverkehr
- Z 501 diverse Überleitungstafeln – ohne Gegenverkehr
- Z 511 diverse Verschwenkungstafeln - ohne Gegenverkehr
- Z 512 diverse Verschwenkungstafeln - mit Gegenverkehr
- Z 513 diverse Verschwenkungstafeln kurzer Verschwenkungen - ohne Gegenverkehr
- Z 514 diverse Verschwenkungstafeln kurzer Verschwenkungen - mit Gegenverkehr
- Z 527-30, -31 Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 262
- Z 528-30, -31 Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 263
- Z 529-30, -31 Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 265
- Z 531 diverse Einengungstafeln – ohne Gegenverkehr
- Z 533 diverse Trennungstafeln – ohne Gegenverkehr
- Z 538-30, -31 Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282
- Z 541 diverse Aufweitungstafeln – ohne Gegenverkehr
- Z 542 diverse Aufweitungstafeln – mit Gegenverkehr
- Z 550 diverse Zusammenführungstafeln – an durchgehender Strecke
- Z 551 diverse Zusammenführungstafeln – an einmündender Strecke
- Z 721 Grünfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr

- Z 1010-68 Elektrokleinstfahrzeuge
- Z 1010-69 Lastenfahrräder
- Z 1010-70 Carsharingfahrzeuge
- Z 1010-72 Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas und Kraftwagen und sonstige mehrspurige Fahrzeuge
- Z 1012-54 Seniorenheim
- Z 1022-16 Kleinstelektrofahrzeuge frei
- Z 1022-17 Lastenfahrräder frei

– Z 1024-21 Carsharingfahrzeuge frei“

- c) In Teil 1 Nummer 3 Seite 4 werden nach der Angabe „Unternummer -20 bis -29“ die bildliche Darstellung des Zeichens 211 und die Angabe „Bsp.: Zeichen 211-20 (rechtsweisend)“ durch folgende Angabe ersetzt:

”  Bsp.: Zeichen 220-20
(rechtsweisend)“

- d) In Teil 1 Nummer 3 wird Abschnitt (3) wie folgt gefasst:

„(3) Bei Verkehrszeichen mit variablen Zahlenwerten steht die Unternummer für den im Verkehrszeichen enthaltenen Zahlenwert. Bei Zusatzzeichen gilt dies nur für Zeichen mit Entfernungsangaben – dabei werden die Werte hinter der Unternummer angefügt.

Bsp.:



Bsp.: Zeichen 108-12



Bsp.: Zeichen 265-4,2



Bsp.: Zeichen 274-90





Bsp.: Zeichen 1001-30-800“

- e) Teil 3 wird wie folgt geändert:


- aa) Zwischen den Zeilen der Zeichen 244.2 und Zeichen 245 werden die folgenden neuen Zeilen für die Zeichen 244.3 und 244.4 eingefügt:

”

| | |
|---|---|
| Zeichen 244.3 Beginn einer Fahrradzone |  |
| Unternummer Z 244.3 - 40: doppelseitig (Rückseite Z 244.4) | |
| Zeichen 244.4 Ende einer Fahrradzone |  |

- bb) Bei den Zeichen 262 bis 266 wird jeweils die Angabe „Verbot für Fahrzeuge über angegebene“ gestrichen und jeweils das Wort „tatsächliche“ durch das Wort „Tatsächliche“ ersetzt.
- cc) Zwischen den Zeilen der Zeichen 277 und 278 wird folgende neue Zeile für Zeichen 277.1 eingefügt:


”

| | |
|--|---|
| Zeichen 277.1 Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen |  |
|--|---|

“

- dd) Zwischen den Zeilen der Zeichen 281 und 282 wird folgende neue Zeile für Zeichen 281.1 eingefügt:

”

| | |
|---|---|
| Zeichen 281.1 Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen |  |
|---|---|

”

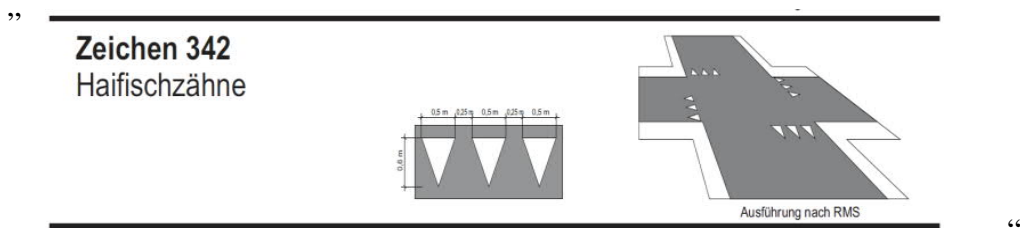
- f) Teil 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Die Zeile des Zeichens 314 wird wie folgt gefasst:

”





- bb) Bei Zeichen 315 werden die Angaben „ $\left(\leftarrow\right)$ “ durch die Angabe „ $\left(\rightarrow\right)$ “ und die bisherigen Angaben „ $\left(\rightarrow\right)$ “ durch die Angabe „ $\left(\leftarrow\right)$ “ ersetzt.
- cc) Zwischen den Zeilen der Zeichen 341 und 350 wird folgende neue Zeile für Zeichen 342 eingefügt:



- dd) In der Zeile für Zeichen 350 werden unter der bildlichen Darstellung des Zeichens 350 mit der Angabe „-10“ die Wörter „Ausführung nach R-FGÜ“ angefügt.
- ee) Zwischen den Zeilen der Zeichen 350 und 354 werden die folgenden neuen Zeilen für die Zeichen 350.1 und 350.2 eingefügt:

¹⁾ Die Art einer Parkbeschränkung wird durch Zusatzzeichen angezeigt.

| | |
|--|---|
| <p>Zeichen 350.1 Radschnellweg</p> |  |
| <p>Unternummer Z 350.1 - 10: Aufstellung rechts 20: Aufstellung links</p> | |
| <p>Zeichen 350.2 Ende des Radschnellwegs</p> |  |
| <p>Unternummer Z 350.2 - 10: Aufstellung rechts 20: Aufstellung links</p> | |

ff) Nach der bildlichen Darstellung des Zeichens 365-68 und der Angabe „Wohnmobil und Wohnwagenplatz -68“ werden folgende Angaben für die Zeichen 365-69, 365-70 und 365-71 eingefügt:

| | | | | |
|---|---|-----------|--|-----------|
|  |  | 600 x 750 |  | 600 x 900 |
| <p>Tankstelle mit Flüssigerdgas -69</p> | <p>Tankmöglichkeit verschiedene Kraftstoffarten¹⁾ -70</p> | | <p>Tankmöglichkeit alle Kraftstoffarten -71</p> | |

¹⁾ Es sind nur die vorhandenen Kraftstoffarten anzuzeigen.

gg) Die Zeile des Zeichens 406 wird wie folgt gefasst:









| | | | |
|---|--|-----|---|
| <p>Zeichen 406 Knotenpunkte der Autobahnen (in Kombination mit Zeichen 450-52)</p> |  | -51 |  |
|  | <p>Unternummer Z 406 - 50: ein- oder zweistellige Nummer 51: drei- oder mehrstellige Nummer</p> | | -50 |
| | | | Ausführung nach RWBA |

hh) Die Zeile des Zeichens 422 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 442¹⁾
Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten

Ausführung nach RUB oder gemäß den Richtlinien für die Anordnung von verkehrsregelnden Maßnahmen für den Transport gefährlicher Güter auf Straßen

| | | | |
|---|---|---|---|
| KFZ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5t | im Kreisverkehr |  |  |
| <u>Unternummer Z 442 -</u> 10: linksweisend 20: rechtsweisend 50: ohne Pfeilsymbol | <u>Unternummer Z 442 -</u> 14: linksweisend 24: rechtsweisend 30: geradeausweisend | -24 | -20 |
| kennzeichnungspf. Fahrz. mit gefährlichen Gütern | im Kreisverkehr |  |  |
| <u>Unternummer Z 442 -</u> 11: linksweisend 21: rechtsweisend 51: ohne Pfeilsymbol | <u>Unternummer Z 442 -</u> 15: linksweisend 25: rechtsweisend 31: geradeausweisend | -15 | -21 |
| Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung | im Kreisverkehr |  |  |
| <u>Unternummer Z 442 -</u> 12: linksweisend 22: rechtsweisend 52: ohne Pfeilsymbol | <u>Unternummer Z 442 -</u> 16: linksweisend 26: rechtsweisend 32: geradeausweisend | -32 | -22 |
| Radverkehr | im Kreisverkehr |  |  |
| <u>Unternummer Z 442 -</u> 13: linksweisend 23: rechtsweisend 53: ohne Pfeilsymbol | <u>Unternummer Z 442 -</u> 17: linksweisend 27: rechtsweisend 33: geradeausweisend | -33 | -23 |

“

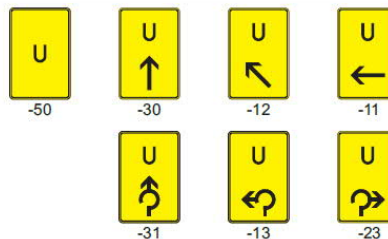
ii) Die Zeile des Zeichen 455.1 wird wie folgt gefasst:

”

Zeichen 455.1
Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung



Ausführung nach RUB, bei Bedarf mit Nummerierung



Unternummer Z 455.1 -
 10: Vorankündigung links 20: Vorankündigung rechts 30: geradeaus
 11: hier links 21: hier rechts 31: im Kreisverkehr geradeaus
 12: links einordnen 22: rechts einordnen 50: ohne Pfeilsymbol
 13: im Kreisverkehr links 23: im Kreisverkehr rechts


“

jj) Die Zeile des Zeichens 460 wird wie folgt gefasst:








...

”

Zeichen 460
Bedarfsumleitung



Ausführung nach RUB -30

| | | | |
|---|---|---|---|
|  -50 |  -20 |  -21 |  -22 |
| |  -31 |  -13 |  -23 |

Unternummer Z 460 -
 10: Vorankündigung links 20: Vorankündigung rechts 30: geradeaus
 11: hier links 21: hier rechts 31: im Kreisverkehr geradeaus
 12: links einordnen 22: rechts einordnen 50: ohne Pfeilsymbol
 13: im Kreisverkehr links 23: im Kreisverkehr rechts

“

kk) Die Zeile des Zeichens 501 wird wie folgt gefasst:

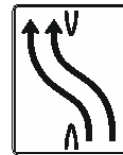
Zeichen 501
Überleitungstafel
- ohne Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 501 -

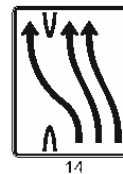
- | | |
|---------------------------|----------------------------|
| 10: 1-streifig nach links | 20: 1-streifig nach rechts |
| 11: 2-streifig nach links | 21: 2-streifig nach rechts |
| 12: 3-streifig nach links | 22: 3-streifig nach rechts |

1600x1250



Unternummer Z 501 -

- | |
|--|
| 13: 2-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 14: 3-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 15: 3-streifig nach links, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet |
| 52: 4-streifig nach links, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 53: 4-streifig nach links, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet |
| 54: 4-streifig nach links, davon 3 Fahrstreifen übergeleitet |

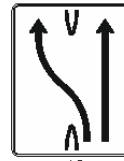


Unternummer Z 501 -

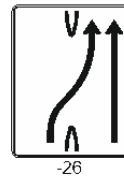
- | |
|---|
| 23: 2-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 24: 3-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 25: 3-streifig nach rechts, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet |
| 62: 4-streifig nach rechts, davon 1 Fahrstreifen übergeleitet |
| 63: 4-streifig nach rechts, davon 2 Fahrstreifen übergeleitet |
| 64: 4-streifig nach rechts, davon 3 Fahrstreifen übergeleitet |



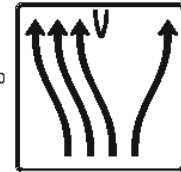
...

**Unternummer Z 501 -**

- 16: 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
- 17: 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
- 18: 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
- 19: 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen geradeaus
- 50: 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
- 51: 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus

**Unternummer Z 501 -**

- 26: 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
- 27: 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
- 28: 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus
- 29: 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen geradeaus
- 60: 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen geradeaus
- 61: 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen geradeaus

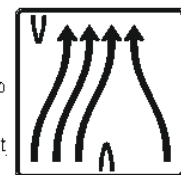


1600x1600

Unternummer Z 501 -

- 70: 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
- 71: 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
- 72: 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
- 73: 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach links übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
- 74: 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach rechts verschwenkt
- 75: 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach links übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach rechts verschwenkt

75



1600x1600

Unternummer Z 501 -

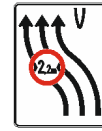
- 80: 2-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt
- 81: 3-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
- 82: 3-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt
- 83: 4-streifig, davon linker Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die drei rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
- 84: 4-streifig, davon die beiden linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und die beiden rechten Fahrstreifen nach links verschwenkt
- 85: 4-streifig, davon die drei linken Fahrstreifen nach rechts übergeleitet und rechter Fahrstreifen nach links verschwenkt

-85

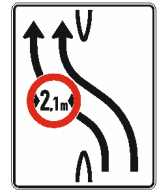
II) Die Zeile des Zeichens 505 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 505
Überleitungstafel
- ohne Gegenverkehr
mit integriertem
Zeichen 264

Unternummer Z 505 -
11: 2-streifig nach links
12: 3-streifig nach links

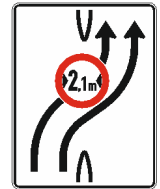


-12



-11

Unternummer Z 505 -
21: 2-streifig nach rechts
22: 3-streifig nach rechts



-21

Z 264 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 38 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein

mm) Die Zeile des Zeichens 511 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 511
Verschwenkungstafel

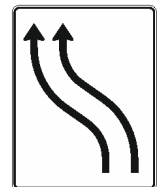
- ohne Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen
vorhanden, ist die Dar-
stellung entsprechend
anzupassen.

Unternummer Z 511 -

10: 1-streifig nach links
11: 2-streifig nach links
12: 3-streifig nach links
13: 4-streifig nach links

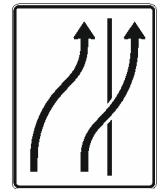
20: 1-streifig nach rechts
21: 2-streifig nach rechts
22: 3-streifig nach rechts
23: 4-streifig nach rechts



-11

Unternummer Z 511 -

25: 1-streifige Verschwenkung auf den Seitenstreifen
26: 2-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen
27: 3-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen
28: 4-streifige Verschwenkung, 1-streifig auf den Seitenstreifen



-26

nn) Zwischen den Zeilen der Zeichen 511 und 513 wird die folgende neue Zeile für Zeichen 512 eingefügt:

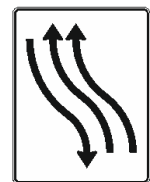
Zeichen 512
Verschwenkungstafel

- mit Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen
vorhanden, ist die Dar-
stellung entsprechend
anzupassen.

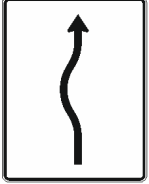
Unternummer Z 513 -

10: Verschwenkung nach links 1-streifig in Fahrtrichtung
und 1-streifig in Gegenrichtung
11: Verschwenkung nach links 1-streifig in Fahrtrichtung
und 2-streifig in Gegenrichtung
12: Verschwenkung nach links 2-streifig in Fahrtrichtung
und 1-streifig in Gegenrichtung
20: Verschwenkung nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung
und 1-streifig in Gegenrichtung
21: Verschwenkung nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung
und 2-streifig in Gegenrichtung
22: Verschwenkung nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung
und 1-streifig in Gegenrichtung

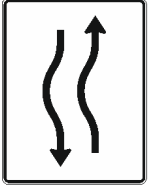
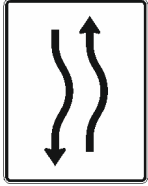


-12

- oo) Die Zeile des Zeichens 513 wird wie folgt gefasst:

| | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|--|
| <p>Zeichen 513 Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung - ohne Gegenverkehr</p> <p><small>Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.</small></p> | <p>Unternummer Z 513 -</p> <table> <tr> <td>10: 1-streifig nach links</td> <td>20: 1-streifig nach rechts</td> </tr> <tr> <td>11: 2-streifig nach links</td> <td>21: 2-streifig nach rechts</td> </tr> <tr> <td>12: 3-streifig nach links</td> <td>22: 3-streifig nach rechts</td> </tr> <tr> <td>13: 4-streifig nach links</td> <td>23: 4-streifig nach rechts</td> </tr> <tr> <td>14: 5-streifig nach links</td> <td>24: 5-streifig nach rechts</td> </tr> </table> | 10: 1-streifig nach links | 20: 1-streifig nach rechts | 11: 2-streifig nach links | 21: 2-streifig nach rechts | 12: 3-streifig nach links | 22: 3-streifig nach rechts | 13: 4-streifig nach links | 23: 4-streifig nach rechts | 14: 5-streifig nach links | 24: 5-streifig nach rechts |  <p style="text-align: center;">-10</p> |
| 10: 1-streifig nach links | 20: 1-streifig nach rechts | | | | | | | | | | | |
| 11: 2-streifig nach links | 21: 2-streifig nach rechts | | | | | | | | | | | |
| 12: 3-streifig nach links | 22: 3-streifig nach rechts | | | | | | | | | | | |
| 13: 4-streifig nach links | 23: 4-streifig nach rechts | | | | | | | | | | | |
| 14: 5-streifig nach links | 24: 5-streifig nach rechts | | | | | | | | | | | |

- pp) Die Zeile des Zeichens 514 wird wie folgt gefasst:

| | | |
|--|---|---|
| <p>Zeichen 514 Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung - mit Gegenverkehr</p> <p><small>Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.</small></p> | <p>Unternummer Z 514 -</p> <p>10: nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 11: nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 12: nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 13: nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 14: nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 15: nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 16: nach links 1-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung 17: nach links 2-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung 18: nach links 3-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung</p> |  |
| <p>Unternummer Z 514 -</p> <p>20: nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 21: nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 22: nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 1-streifig in Gegenrichtung 23: nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 24: nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 25: nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 2-streifig in Gegenrichtung 26: nach rechts 1-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung 27: nach rechts 2-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung 28: nach rechts 3-streifig in Fahrtrichtung und 3-streifig in Gegenrichtung</p> |  | |

- qq) In der Zeile des Zeichens 515 wird die Fußnote gestrichen und folgende Angabe angefügt: „Z 264 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 38 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“
- rr) In der Zeile für Zeichen 521 werden unter der Bezeichnung die Wörter „Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen“ angefügt.

- ss) In der Zeile für Zeichen 522 werden unter der Bezeichnung die Wörter „Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen“ angefügt.
- tt) In der Zeile des Zeichens 523 wird folgende Angabe angefügt: „Z 274 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 49 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“
- uu) In der Zeile des Zeichens 524 wird folgende Angabe angefügt: „Z 253 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 30 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein. Anordnung in Verbindung mit Zeichen 1001-34 oder 1001-35“.
- vv) In den Zeilen der Zeichens 525 und 526 wird jeweils folgende Angabe angefügt: „Z 275 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 52 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“
- ww) Zwischen den Zeilen der Zeichen 526 und Zeichen 531 werden folgende neue Zeilen für Zeichen 527, 528 und 529 eingefügt:

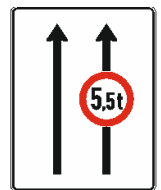
Zeichen 527

Fahrstreifentafel
- ohne Gegenverkehr
mit integrierten
Zeichen 262

Z 262 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 36 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein
Anordnung in Verbindung mit Zeichen 1001-34 oder 1001-35

Unternummer Z 527 -

30: 2-streifig in Fahrtrichtung
31: 3-streifig in Fahrtrichtung



-30

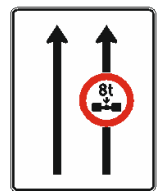
Zeichen 528

Fahrstreifentafel
- ohne Gegenverkehr
mit integrierten
Zeichen 263

Z 263 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 37 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein
Anordnung in Verbindung mit Zeichen 1001-34 oder 1001-35

Unternummer Z 528 -

30: 2-streifig in Fahrtrichtung
31: 3-streifig in Fahrtrichtung



-30

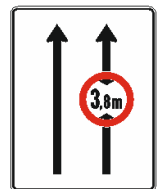
Zeichen 529

Fahrstreifentafel
- ohne Gegenverkehr
mit integrierten
Zeichen 265

Z 265 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 39 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein
Anordnung in Verbindung mit Zeichen 1001-34 oder 1001-35

Unternummer Z 529 -

30: 2-streifig in Fahrtrichtung
31: 3-streifig in Fahrtrichtung



-30

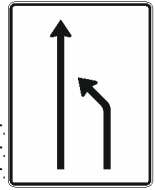
- xx) Die Zeile des Zeichens 531 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 531 Einengungstafel - ohne Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 531 -

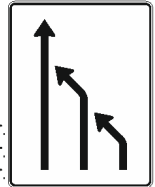
10: Einzug rechts, von 2 auf 1 Fahrstr. 20: Einzug links, von 2 auf 1 Fahrstr.
11: Einzug rechts, von 3 auf 2 Fahrstr. 21: Einzug links, von 3 auf 2 Fahrstr.
12: Einzug rechts, von 4 auf 3 Fahrstr. 22: Einzug links, von 4 auf 3 Fahrstr.
13: Einzug rechts, von 5 auf 4 Fahrstr. 23: Einzug links, von 5 auf 4 Fahrstr.



-10

Unternummer Z 531 -

14: Einzug rechts, von 3 auf 1 Fahrstr. 24: Einzug links, von 3 auf 1 Fahrstr.
15: Einzug rechts, von 4 auf 2 Fahrstr. 25: Einzug links, von 4 auf 2 Fahrstr.
16: Einzug rechts, von 5 auf 3 Fahrstr. 26: Einzug links, von 5 auf 3 Fahrstr.



-14

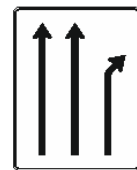
- yy) In der Zeile für Zeichen 532 werden unter der Bezeichnung die Wörter „Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen“ angefügt.
- zz) Die Zeile des Zeichens 533 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 533 Trennungstafel - ohne Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 533 -

20: 2-streifig durchgehend u. 1-streifig rechts ab
21: 3-streifig durchgehend u. 1-streifig rechts ab
22: 2-streifig durchgehend u. 2-streifig rechts ab
23: 3-streifig durchgehend u. 2-streifig rechts ab
24: 4-streifig durchgehend u. 1-streifig rechts ab
25: 4-streifig durchgehend u. 2-streifig rechts ab
26: 4-streifig durchgehend u. 3-streifig rechts ab
27: 5-streifig durchgehend u. 1-streifig rechts ab
28: 5-streifig durchgehend u. 2-streifig rechts ab
29: 5-streifig durchgehend u. 3-streifig rechts ab



-20

Unternummer Z 533 -

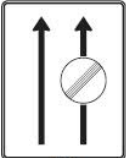
60: 2-streifig durchgehend u. 1-streifig
sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
61: 3-streifig durchgehend u. 1-streifig
sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
62: 4-streifig durchgehend u. 1-streifig
sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab
63: 5-streifig durchgehend u. 1-streifig
sowie aus dem rechten durchgehenden Fahrstreifen rechts ab



-61

- aaa) In den Zeilen der Zeichen 535 und 536 wird jeweils folgende Angabe angefügt: „Z 279 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 57 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“.
- bbb) In der Zeile des Zeichens 537 wird folgende Angabe eingefügt: Z 278 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 56 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“.

- ccc) Zwischen den Zeilen der Zeichen 537 und 541 wird folgende neue Zeile für Zeichen 538 eingefügt:

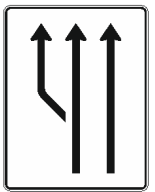
| | | |
|--|---|---|
| <p>Zeichen 538 Fahrstreifentafel - ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282</p> | <p><u>Unternummer Z 537 -</u> 30: 2-streifig in Fahrtrichtung 31: 3-streifig in Fahrtrichtung</p> |  |
| <p>Z 282 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 60 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein</p> | | <p>-30</p> |

- ddd) Die Zeile des Zeichens 541 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 541
 Aufweitungstafel
 - ohne Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 541 -
 10: 1-streifig plus Fahrstreifen links
 11: 2-streifig plus Fahrstreifen links
 12: 3-streifig plus Fahrstreifen links
 13: 4-streifig plus Fahrstreifen links
 20: 1-streifig plus Fahrstreifen rechts
 21: 2-streifig plus Fahrstreifen rechts
 22: 3-streifig plus Fahrstreifen rechts
 23: 4-streifig plus Fahrstreifen rechts



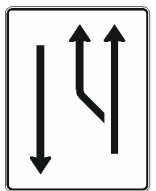
-11

- eee) Die Zeile des Zeichens 542 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 542
 Aufweitungstafel
 - mit Gegenverkehr

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 542 -
 10: 1-streifig plus Fahrstreifen links u. 1 Fahrstr. in Gegenr.
 11: 1-streifig plus Fahrstreifen links u. 2 Fahrstr. in Gegenr.
 12: 2-streifig plus Fahrstreifen links u. 1 Fahrstr. in Gegenr.
 13: 2-streifig plus Fahrstreifen links u. 2 Fahrstr. in Gegenr.
 14: 1-streifig plus Fahrstreifen links u. 3 Fahrstr. in Gegenr.
 15: 2-streifig plus Fahrstreifen links u. 3 Fahrstr. in Gegenr.



-10

- fff) In den Zeilen der Zeichen 545 und 546 wird jeweils folgende Angabe angefügt: „Z 275 kann gemäß Anlage 2 lfd. Nr. 52 StVO auch in anderen Tafeln integriert sein.“

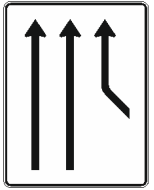
- ggg) Die Zeile des Zeichens 550 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 550
Zusammenführungstafel
- an durchgehender Strecke

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 550 -

20: 1-streifig plus 1 Fahrstr. von rechts
21: 2-streifig plus 1 Fahrstr. von rechts
22: 3-streifig plus 1 Fahrstr. von rechts
23: 2-streifig plus 2 Fahrstr. von rechts
24: 3-streifig plus 2 Fahrstr. von rechts
25: 4-streifig plus 1 Fahrstr. von rechts
26: 4-streifig plus 2 Fahrstr. von rechts
27: 4-streifig plus 3 Fahrstr. von rechts
28: 5-streifig plus 1 Fahrstr. von rechts
29: 5-streifig plus 2 Fahrstr. von rechts
60: 5-streifig plus 3 Fahrstr. von rechts



-21

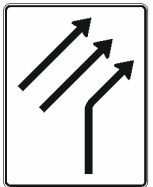
hhh) Die Zeile des Zeichens 551 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 551
Zusammenführungstafel
- an einmündender Strecke

Sind weitere Fahrstreifen vorhanden, ist die Darstellung entsprechend anzupassen.

Unternummer Z 551 -

20: 1-streifig einmündend plus 1-streifig durchgehend
21: 1-streifig einmündend plus 2-streifig durchgehend
22: 2-streifig einmündend plus 2-streifig durchgehend
23: 2-streifig einmündend plus 3-streifig durchgehend
24: 1-streifig einmündend plus 3-streifig durchgehend
25: 1-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend
26: 2-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend
27: 3-streifig einmündend plus 4-streifig durchgehend
28: 1-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend
29: 2-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend
60: 3-streifig einmündend plus 5-streifig durchgehend



-21

g) In Teil 6 wird nach der Zeile des Zeichens 720 folgende neue Zeile für Zeichen 721 angefügt:

Zeichen 721
Grünfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr

420 x 315



h) Teil 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die bildliche Darstellung des Zeichens 1000-33 sowie die Angabe „-33 gemäß § 53 Absatz 2 Nummer 3 StVO gültig bis zum 1. April 2017“ werden gestrichen.

bb) Die zweite Fußnote wird wie folgt gefasst: „2) Entfernungsangaben sind auf- oder abzurunden: bis 100 m auf volle 10 m, 100 m bis 500 m auf volle 50 m, 500 m bis 1000 m auf volle 100 m, darüber in km mit max. einer Dezimale“.

cc) Die Zeile des Zeichens 1001 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 1001

Länge einer Strecke ²⁾
(zweiter Teil der Unternummer
steht jeweils für den Zahlenwert)

Unternummer Z 1001 -

30-...: auf ... m
31-...: auf ... km



-33-2



-32-500



-30-800

gem. VwV-STVO in Tunneln 32-...: noch ... m
33-...: noch ... km

Unternummer Z 1001 -

in Verb. m. Fahrstreifentafeln (Zeichen 521 ff.)
34-...: auf ... m
35-...: auf ... km

500 x 1250



-35-24



-34-800

dd) Die Zeile des Zeichens 1004 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 1004

Entfernungsangaben ²⁾

Unternummer Z 1004 -

30-...: Entfernungsangabe
in m¹⁾
31-...: Entfernungsangabe
in km¹⁾

(zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)
32: Stop in 100 m



-32



-30-100

1) in Verb. m. Verkehrslenkungstafeln (Zeichen 501 ff.) auch in 500 x 1250

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

Zeichen 1005

Entfernungsangaben
mit verbalem Zusatz

500 x 1250



-30-200

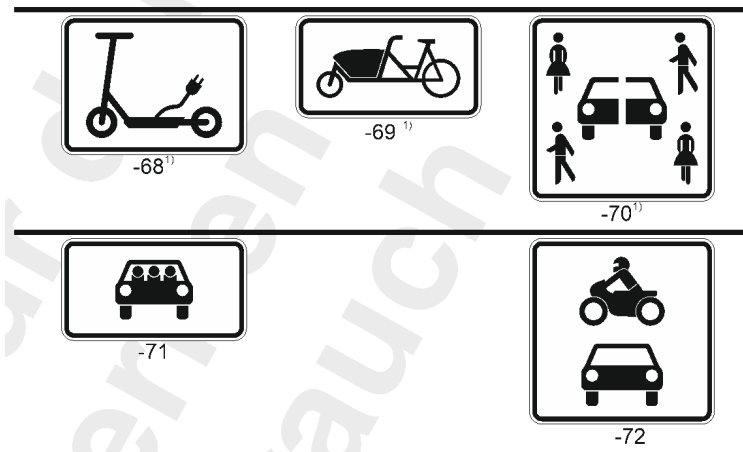
Unternummer Z 1005 -

30-...: Reißverschluss erst in "... m"

(in Verb. m. Einengungstafel Zeichen 531 ff. -
zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert)

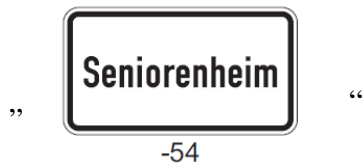
ff) In der Zeile des Zeichens 1007 wird die Unternummer des Zeichens 1007-59 wie folgt gefasst: „-59-200“, und unterhalb wird die Angabe „Zweiter Teil der Unternummer steht jeweils für den Zahlenwert“ angefügt.

- gg) In der Zeile des Zeichens 1010 wird der Angabe „Zeichen 1010“ folgende Fußnote angefügt: „2) Die Sinnbilder können auch doppelt nach dem Vorbild von Zeichen 1010-72 angeordnet werden.“ und nach Zeichen 1010-67 wird folgende Angabe angefügt:



1) kann auch Teil eines beschränkenden Zusatzzeichens nach § 41 Absatz 2 StVO sein

- hh) In der Zeile des Zeichens 1012 werden die bildliche Darstellung des Zeichens 1012-54 und die Angabe „-54“ angefügt:



- ii) Die Zeile des Zeichens 1013 wird wie folgt gefasst:

Zeichen 1013

besondere Hinweise zur
Seitenstreifenfreigabe
(in Verb. mit Zeichen 223.1 bis 223.3)

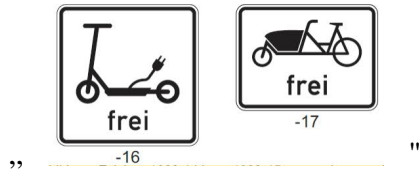


Unternummer Z 1013 -
50: Seitenstreifen befahren
51: Seitenstreifen räumen
52- ...: Ende in ... m

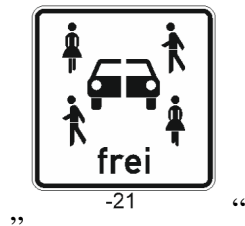
zweiter Teil der Unternummer
steht jeweils für den Zahlenwert

- jj) In der Zeile des Zeichens 1022 wird der Angabe „Zeichen 1022“ folgende Fußnote angefügt: „1) Die Sinnbilder können auch doppelt nach dem Vorbild von Zeichen 1022-14 bzw. 1022-15 angeordnet werden.“ und nach Zeichen 1022-15 wird

folgende bildliche Darstellungen der Zeichen 1022-16 und 1022-17 mit den entsprechenden Angaben „-16“ und „-17“ angefügt:



- kk) In der Zeile des Zeichens 1024 wird der Angabe „Zeichen 1024“ folgende Fußnote angefügt: „1) Die Sinnbilder können auch doppelt nach dem Vorbild von Zeichen 1022-14 bzw. 1022-15 angeordnet werden.“ und nach Zeichen 1042-20 wird folgende bildliche Darstellung des Zeichens 1024-21 mit der entsprechenden Angabe „-21“ angefügt:



- ll) In der Zeile des Zeichens 1046 wird der Satz nach der Angabe „1010-63“ wie folgt gefasst: „, 1010-65, 1010-68 und 1010-69 angeordnet werden.“.
- mm) In der Zeile des Zeichens 1048 wird der Satz nach der Angabe „1010-60“ wie folgt gefasst: „, 1010-67 und 1010-70 angeordnet werden.“.

Anhang

- a) Im Anhang Seite 25 wird die Angabe „1000-33 Radverkehr im Gegenverkehr“ gestrichen.
- b) Im Anhang Seite 25 wird bei Zeichen 1000-32 hinter der Angabe „Radverkehrs kreuzt von links und rechts“ die Angabe „oder Radverkehr ist in der Gegenrichtung zugelassen“ eingefügt.

Artikel 2

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8), bedarf aufgrund zwischenzeitlich in Kraft getretener Rechtsänderungen entsprechender Anpassungen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Das Fernstraßen-Bundesamt ist seit dem 1. Januar 2021 für verkehrsrechtliche Anordnungen und autobahnbezogene Ausnahmegenehmigungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes zuständig, verbunden mit der Möglichkeit, die Aufgaben des Fernstraßen-Bundesamtes der auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehenen Gesellschaft privaten Rechts weiter zu übertragen. Diese Zuständigkeitsübertragung erfolgte auf Verordnungsebene im Rahmen der am 24. Dezember 2020 in Kraft getretenen Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047). Verwaltungsrechtliche Einzelheiten hierzu sind in der VwV-StVO zu regeln.

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (CsgG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, durch Vorhaltung spezieller Parkflächen sowohl das stationsbasierte als auch das nicht stationsbasierte Carsharing zu fördern. Durch die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. April 2020 (54. StVRÄndV, BGBl. I S. 814), die sowohl auf dem Straßenverkehrsgesetz als auch auf dem CsgG (unselbständige Verordnungsermächtigung) basiert, werden u. a. die Grundlagen für die Parkbevorrechtigung für das Carsharing in der Straßenverkehrs-Ordnung geschaffen. Diese verordnungsrechtliche Grundlage muss ihre Entsprechung auf der Ebene der Verwaltungsvorschriften erhalten, damit die Verkehrsbehörden der Länder im Straßenraum z. B. die Parkflächen nach bundeseinheitlichen Vorgaben beschildern können. Durch die vorliegende Allgemeine Verwaltungsvorschrift werden die erforderlichen

Vorgaben für die Anordnung gesonderter Parkflächen für Carsharingfahrzeuge eingeführt. Darüber hinaus werden die Zuteilung der Carsharingplakette und die nunmehr mögliche Gebührenfreistellung von Carsharingfahrzeugen allein am Parkscheinautomat geregelt.

Auch mit Blick auf die mit der 54. StVRÄndV neu eingeführten Anordnungsgrundlagen und Verkehrszeichen u. a. im Bereich des Radverkehrs besteht Änderungsbedarf. Um dem mit der oben genannten Änderungsverordnung verfolgten Ziel, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten, auch auf Ebene der VwV-StVO Rechnung zu tragen, erfolgen ferner Änderungen zur vermehrten Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr sowie zur erleichterten Anordnung von Fahrradstraßen.

Darüber hinaus werden mit dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift folgende Änderungen umgesetzt:

Die Vorschriften zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung müssen an die Änderung des Sozialgesetzbuches Neuntes Buch (SGB IX) angepasst werden. Die Persönlichen Voraussetzungen für die Einräumung von Parksonderrechten für Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung können infolge der Änderungen in § 229 SGB IX aus der VwV-StVO gestrichen werden.

Im Nachgang der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und der Schaffung der Möglichkeit auch das nachgeordnete Netz zu bemaufen ist die korrespondierende Verwaltungsvorschrift den geänderten Gegebenheiten anzupassen.

Ferner finden Änderungen im Bereich der Großraum- oder Schwertransporte u. a. aufgrund der durch eine Länder-Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschläge Eingang in die VwV-StVO.

Darüber hinaus werden redaktionelle Ungereimtheiten beseitigt und Verweise an zwischenzeitlich geändertes Recht angepasst.

Des Weiteren wird der Katalog der Verkehrszeichen im Rahmen einer Gesamtüberarbeitung angepasst, u. a. wegen der Einführung neuer Verkehrszeichen durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV und geänderter Infrastrukturbedingungen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Rechtsetzungskompetenz

Die Rechtsetzungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 84 Absatz 2 des Grundgesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

VI. Folgen der Änderung**1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

In Bezug auf die Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften eine Verwaltungsvereinfachung entstanden. Die Änderung der VwV-StVO regelt Einzelheiten hierzu. Daher wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 8) verwiesen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**a) Bund**

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand sind durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

...

(BR-Drs. 578/20, S. 15 ff.) und den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 748/20, S. 3) verwiesen. Im Übrigen entstehen dem Bund keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

b) Länder und Kommunen

Den Ländern entstehen die mit der Erarbeitung eines Stellplatzkonzepts verbundenen Kosten, sofern ein solches aufgestellt wird. Eine exakte Quantifizierung ist nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen an entsprechender Stelle zur 54. StVRÄndV und auf die Begründung zum CsgG verwiesen.

Im Übrigen entstehen den Ländern und Kommunen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Eine Entlastung ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 18) verwiesen.

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwands in Bezug auf die Regelungen zum Carsharing wird auf die entsprechenden Ausführungen zum CsgG (BT-Drs. 18/11285) und zur 54. StVRÄndV (BR-Drs. 591/19) verwiesen. Ergänzend dazu gilt Folgendes:

Im Übrigen entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand des Bundes

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für den Bund aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Ein Erfüllungsaufwand ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 15 ff.) verwiesen. Im Übrigen entsteht dem Bund kein Erfüllungsaufwand.

b) Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen)

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen aufgrund der Aufgabenübertragung auf das Fernstraßen-Bundesamt. Eine Entlastung der Länder ist durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften entstanden. Hierzu wird auf den Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (BR-Drs. 578/20, S. 22) verwiesen.

Es entsteht ein Erfüllungsaufwand für die Anordnung der Verkehrszeichen beziehungsweise Zusatzzeichen. Die Materialkosten für ein Zusatzzeichen belaufen sich auf ca. 100 Euro. Für deren Aufstellung sind zusätzlich ca. 50 bis 75 Euro zu veranschlagen. Da die Anordnung eines Zusatzzeichens für die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeuge z. B. an Parkflächen in jedem Einzelfall zu prüfen ist, ist der Aufwand nicht quantifizierbar.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen an entsprechender Stelle in der 54. StVRÄndV (BR-Drs. 591/19) und im CsgG verwiesen.

Im Übrigen entsteht den Ländern und Kommunen kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

6. Weitere Folgen der Änderung

Keine.

VII. Befristung; Evaluierung

Gründe für eine Befristung oder eine Evaluierung liegen nicht vor, weil zu erwarten ist, dass die Regelungen dauerhaft tragfähig sind und die 54. StVRÄndV sowie die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. ...), zu deren Umsetzung diese Änderung der VwV-StVO im Wesentlichen dient, ebenfalls weder eine Befristung noch eine Evaluierung vorsehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Änderung der VwV zu § 2)

Die Änderungen dienen im Wesentlichen der Beseitigung redaktioneller Ungereimtheiten. Benutzungspflichtige Radwege werden durch die Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet, nicht gekennzeichnet. Daher ist eine Anpassung des Wortlauts der VwV-StVO, die noch von der Kennzeichnung entsprechender Verkehrsflächen spricht, angezeigt. Des Weiteren wird die Benennung der Zeichen 240 („gemeinsamer Geh- und Radweg“) und 241 („getrennter Rad- und Gehweg“) an die jeweilige Bezeichnung in der StVO angepasst.

Zudem wird Nummer I Nummer 4 der VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 neu gefasst.. Durch die Änderung soll die Anordnung von Schutzstreifen erleichtert und einer entsprechenden Forderung der von der Verkehrsministerkonferenz einberufenen Ad-hoc-Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr“ entsprochen werden (vgl. Bericht der Ad-hoc-AG Radverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. April 2019). Darüber hinaus wird klargestellt, dass auch auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h die Anordnung von baulich angelegten Radwegen aus Sicherheitsgründen angezeigt sein kann.

Zu Nummer 2 (Änderung der VwV zu § 9)

Die Neufassung der Vorschrift berücksichtigt nunmehr auch den Fall, dass Radverkehrsanlagen an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 verlaufen. Auch hier ist die Markierung von Radverkehrsführungen über die Kreuzung oder Einmündung hinweg aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Dies gilt jedoch nicht für erheblich abgesetzte Radwe-

ge, auf denen der Radverkehr nicht vorfahrtberechtigt ist.

Zudem wird der Wortlaut der Vorschrift vereinfacht, indem das Wort „sinngemäß“ in Satz der Vorschrift durch die Formulierung „kommen inhaltlich zur Anwendung“ ersetzt wird.

Zu Nummer 3 (Änderung der VwV zu § 12)

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass auch die Markierung von Parkverbotsstrecken mittels Grenzmarkierung (Z 299) zur Unterstreichung des Parkverbots im Kreuzungsbereich mit Radwegen (8-Meter-Zone) ratsam sein kann (Folgeänderung aus der Änderung des § 12 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

Zu Nummer 4 (Änderung der VwV zu § 13)

Die Verwaltungsvorschrift dient der Klarstellung und ist eine Folgeänderung aus der Änderung des § 13 Absatz 5 StVO im Rahmen der 54. StVRÄndV.

Zu Nummer 5 (Änderung der VwV zu § 13 u. a.)

Die Änderungen dienen der redaktionellen Bereinigung.

Zu Nummer 6 (Änderung der VwV zu § 25)

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung aus der Änderung der BOStrab. Die Änderung dient der Korrektur eines fehlerhaften Verweises.

Zu Nummer 7 (Änderung der VwV zu § 29)

Zu Buchstabe a und b Doppelbuchstaben aa bis cc

Infolge des 56. Strafrechtsänderungsgesetzes vom 30. September 2017 (BGBl. I S. 3532) wurde ein neuer Straftatbestand zu illegalen Kfz-Rennen ins StGB eingefügt. § 29 Abs. 1 wurde als notwendige Folgeänderung gestrichen.

Zu Buchstabe b

Zu den Doppelbuchstaben aa bis cc

Siehe Begründung zu Buchstabe a.

Zu Doppelbuchstabe dd

Stationäre Veranstaltungen werden bereits im Wege der Auslegung mitumfasst und sollen sich nun auch im Wortlaut wiederfinden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. April 1989 - 7 C 50.88 –).

Zu Doppelbuchstabe ee

Die Einfügung des Satzes dient zur Klarstellung, dass auch für die Veranstaltungen für die keine expliziten Mindestversicherungssummen in den vorangegangenen Randnummern der VwV benannt werden, die Erlaubnisbehörde nach eigenem Ermessen eine Versicherungssumme bestimmen können.

Zu Doppelbuchstabe ff

Die Einfügung eines Satz 2 in Nummer V Nummer 7 (s. Begründung zu Doppelbuchstabe ee) erfordert die Anpassung der Randnummern.

Zu Doppelbuchstabe gg

Siehe Begründung zu den Buchstaben a und b Doppelbuchstabe aa bis cc.

Zu Doppelbuchstabe hh

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Siehe Begründung zu den Buchstabe a

Zu den Dreifachbuchstaben bbb und ccc und

Siehe Begründung zu Buchstabe b Doppelbuchstabe ff.

Zu den Doppelbuchstaben ii bis ll

Siehe Begründung zu Buchstabe b Doppelbuchstabe ff.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Nach dem derzeitigen Antragsformular der RGST 2013 können Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 Nummer 2, 2. Alternative bereits mit der Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erteilt werden. Dies soll nun auch in dieser Verwaltungsvorschrift abgebildet werden.

Zu Doppelbuchstabe cc

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Gegenstand der Bestätigung ist die Statik der Ladung. Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfsachverständige einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation verfügen in der Regel nicht über die notwendigen Fachkenntnisse.

Im Übrigen wird die Regelung aus Praktikabilitätsgründen an die Vorschrift des § 46 Absatz 3 Satz 4 angeglichen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb und ccc

Wegen der inhaltlichen Nähe der Randnummern 87 und 88 soll die jetzige Randnummer 90 als neue Randnummer 89 vorgezogen werden. In der Praxis werden zahlreiche Transporte durchgeführt, bei denen beim Transport eines einzelnen unteilbaren Teiles noch weitere Teile von untergeordneter Größe als zusätzliche Ladung (Beiladung) mittransportiert werden, weil allein durch den Transport des einzelnen unteilbaren Teils die zulässige Gesamtmasse von 40 t nicht erreicht wird. Bei Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 StVO ist eine Beiladung zulässig.

Zu Doppelbuchstabe dd

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Die Änderung berücksichtigt die Einführung einer „Kurzzeiterlaubnis“. Durch die Änderung wird der gängigen Verwaltungspraxis Rechnung getragen, dass nur wenige Erlaubnisse für echte Einzelfahrten beantragt werden. Die Mehrzahl der Anträge umfasst Transporte, die eine begrenzte Anzahl von mehreren Fahrten auf einem bestimmten Fahrweg innerhalb eines kürzeren Zeitraums (drei Monate) umfassen.

Im Übrigen erhalten die Transportunternehmen durch die Zulassung mehrerer Fahrzeugkombinationsmöglichkeiten mehr Flexibilität.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Forschungsvorhabens „Vereinfachung von Genehmigungsverfahren für Schwertransporte durch Zulassung von Toleranzen in der Achskonfiguration“ durch das BMVI wird festgelegt, in welchen Fällen geringfügige Unterschreitungen der Abmessung der Ladung und des Gewicht bzw. der Achslasten der im Erlaubnisbescheid festgelegten Werten als mitgenehmigt gelten.

Die Festlegung von bis zu fünf Fahrtwegen bei streckenbezogenen Dauererlaubnissen soll nur möglich sein, wenn keiner der beiden genannten Grenzwerte (tatsächliche Gesamtmasse von 68 t und Achslast von 12 t) überschritten wird. Die Erhöhung des Grenzwertes auf 68 t ergibt sich aus einem Beschluss der AG Schwerverkehr der Bund-Länder-Dienstbesprechung Brücken- und Ingenieurbau vom 17. September 2019, der so auch in die BEM-ING, Teil 3, Abschnitt 1 (RIBS-ING) übernommen werden soll.

Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Für eine Erlaubniserteilung sind nur die Angabe der tatsächlichen Gesamtmasse und der tatsächlichen Achslasten entscheidend und nicht die „zulässigen“. Ebenso sind die Angaben zum Kurvenlaufverhalten und zur Bodenfreiheit nicht entscheidungsrelevant. Im Übrigen handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Zu Vierfachbuchstaben aaaa bis dddd

Zwar bleiben die Länder für die Erlaubniserteilung nach § 29 Absatz 3 zuständig. Da die Zuständigkeit für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes zum 1. Januar 2021 auf das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts (Autobahn GmbH des Bundes, i. F.: Autobahn GmbH) übertragen wurde, ist eine Anhörung der entsprechenden Behörde notwendig.

Zur Entlastung der Länder, zur Sicherstellung einer klaren Abgrenzung der Zuständigkeiten und strukturierter Verwaltungsabläufe ist vorgesehen, auf Seiten des Fernstraßen-Bundesamtes oder der Autobahn GmbH einen Zugangspunkt für Anhörungen aller Erlaubnisbehörden einzurichten; diese sollen je beantragtem Fahrtweg eine intern abgestimmte Stellungnahme für alle mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes im Zuge dieses Fahrtwegs erhalten. Dies trägt auch der Tatsache Rechnung, dass das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH ein Baulastträger und eine Straßenverkehrsbehörde sind. Allerdings müssen für die Umsetzung dieses Konzepts noch umfangreiche technische und organisatorische Voraussetzungen geschaffen werden. Deshalb kann zur Sicherstellung eines geordneten und rechtmäßigen Verwaltungshandelns im Zeitraum bis dahin die Erteilung von Ausnahmen auf Grundlage der VwV zu § 46 Absatz 2 durch die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen erforderlich werden.

Der alleinige Hinweis in der Ablehnung, dass die Voraussetzungen nach Nummer IV Nummer 1 Buchstabe b nicht vorliegen, ist zur Nachvollziehbarkeit und der Möglichkeit der geänderten Antragstellung nicht ausreichend.

Die Einfügung gibt den Eingangsbehörden der angehörten Bundesländer die Möglichkeit, bei offensichtlich rechtswidrigen oder rechtsfehlerhaften Anhörungen die Zustimmung zu verweigern.

Im Übrigen handelt es sich um redaktionelle Änderungen.

Zu Dreifachbuchstabe ddd

Die Prüfung der Möglichkeit der Schienen- oder Wasserbeförderung wird bereits bei der Operationsplanung seitens der Streitkräfte durchgeführt. Straßentransporte sind aus militärischen Gründen (z.B. bei Übungen oder unter Berücksichtigung der Transportzeiten) erforderlich, auch

wenn diese grundsätzlich mit dem Verkehrsträger Schiene oder Binnenschifffahrt durchführbar sind.

Zu Doppelbuchstabe ee

Zu Dreifachbuchstabe aaa

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Dreifachbuchstabe bbb

Zu Vierfachbuchstabe aaaa

Es wird klargestellt, dass die Anordnung der Transportbegleitung durch einen Verwaltungshelfer eine Bedingung im Sinne des § 36 Absatz 2 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes ist. Das Visualisieren von Verkehrszeichen darf ausschließlich durch von der Behörde ausgewählte und ausgebildete Verwaltungshelfer ausgeführt werden, die von der Behörde für den Verwaltungsvollzug eingesetzt werden.

Die Streichung des Verweises auf Rn. 122 erfolgt vor dem Hintergrund, dass der Verwaltungshelfer für die Behörde arbeitet und eine Aufbewahrungsfrist deshalb nicht erforderlich ist.

Durch die Aushändigung des Erlaubnisbescheids an den Verwaltungshelfer vor Transportbeginn soll der Verwaltungshelfer prüfen können, ob es sich um den richtigen Transport handelt. Im Übrigen wird die Regelung aus Praktikabilitätsgründen an die Vorschrift des § 46 Absatz 3 Satz 4 angeglichen.

Zu Vierfachbuchstabe bbbb

Die Durchführung des Transportes erfolgt aufgrund der Bedürfnisse der Landes- oder Bündnisverteidigung sowie deren vorbereitende Maßnahmen. Die ausnahmslose Vorschrift der Fahrtunterbrechung ist mit den Belangen der Verteidigung abzuwägen. Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit wird dem Transportführer auferlegt, der im konkreten Einzelfall ggf. unter Festlegung zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung, Vorausfahrzeuge, Einweiser) eine sachgerechte Entscheidung treffen muss. Voraussetzung für den Verzicht auf diese Maßnahmen der Verkehrssicherheit ist entweder ein Beschluss eines parlamentarischen Gremiums oder in dessen Vorbereitung des Bundesministeriums der Verteidigung.

Zu Vierfachbuchstabe cccc

Durch die Ergänzung „vor Ort“ soll sichergestellt werden, dass der Erstellung des Gutachtens eine Begutachtung vor Ort zu Grunde liegt und der Gutachter den Transport in Augenschein genommen hat. Gegenstand der Begutachtung ist nicht allein das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination, sondern auch die Statik der Ladung. Amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfingenieure einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation verfügen in der Regel nicht über die notwendigen Fachkenntnisse, um die Statik der Ladung beurteilen zu können. Im Übrigen wird die Regelung aus Praktikabilitätsgründen an die Vorschrift des § 46 Absatz 3 Satz 4 angeglichen.

Zu Vierfachbuchstabe dddd

Die Regelung wird aus Praktikabilitätsgründen an die Vorschrift des § 46 Absatz 3 Satz 4 angeglichen.

Zu Dreifachbuchstabe ccc

Zu Vierfachbuchstabe aaaa

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Vierfachbuchstabe bbbb

Der Samstag und Sonntag sollen als Grundlage der Fristberechnung nicht mehr berücksichtigt werden, um eine bessere Erreichbarkeit der Polizei zu gewährleisten.

Zu Vierfachbuchstabe cccc

Zu Nummer (1)

An Samstagen ist in der Regel nicht mit starkem Berufsverkehr zu rechnen. Daher erfolgt einer Angleichung an Randnummer 140.

Zu Nummer (2)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer (3)

Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seiner Entscheidung vom 15. Mai 2018

(Az. 10 S 1801/17) bestätigt, dass die Auflage „Anwesenheit einer Deutsch sprechenden Person“ bei einem Großraumtransport zulässig ist. Die Auflage ist dahingehend auszulegen, dass Kenntnisse der deutschen Sprache insoweit erforderlich sind, dass eine Verständigung in typischen, mit der Nutzung der Erlaubnis verbundenen Verkehrssituationen möglich ist. Bei anhörfreien Transporten kann hiervon abgewichen werden.

Zu Nummer (4)

Die Durchführung des Transportes erfolgt aufgrund der Bedürfnisse der Landes- oder Bündnisverteidigung sowie deren vorbereitenden Maßnahmen. Dazu zählen auch Übungen. Kraftfahrzeuge der Streitkräfte unterliegen nicht dem Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Aufgrund militärischer Erfordernisse ist dies auch auf den Großraum- und Schwerverkehr anzuwenden. Voraussetzung für den Verzicht auf Fahrzeitbeschränkungen ist entweder ein Beschluss eines parlamentarischen Gremiums oder in dessen Vorbereitung des Bundesministeriums der Verteidigung.

Zu Nummer 8 (Änderung der VwV zu § 35)

Auf Grundlage der Änderung der DIN EN ISO 20471 wurden die Anforderungen an die Warnkleidung angepasst.

Zu Nummer 9 (Änderung der VwV zu § 37)

Zu den Buchstaben a, b und d

Auf Grundlage der Ergebnisse des Abschlussberichts zum Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot werden die Anordnungsvoraussetzungen des durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführten Grünpfeils für den Radverkehr (Zeichen 721) festgesetzt.

Zu den zu beachtenden Faktoren gehören hiernach ausreichende Sichtbeziehungen, eine klare Trennung von Gehweg und Radverkehrsanlage im Seitenraum, das Radverkehrsaufkommen sowie die zur Verfügung stehenden Breiten in der Zufahrt. Entsprechend den sich hieraus ergebenden Empfehlungen wurden einzelne Ausschlussstatbestände festgeschrieben, bei deren Vorliegen eine Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr grundsätzlich nicht in Betracht kommt.

Von einem der Anordnung des Grünpfeils für den Radverkehr entgegenstehenden hohen Radverkehrsaufkommen im Sinne der VwV-StVO zu § 37 Nummer XII Nummer 2 Buchstabe a ist

auszugehen, wenn die Radverkehrsstärke in der Zufahrt mehr als 250 Rad Fahrenden pro Spitzenstunde beträgt und der Anteil des rechts abbiegenden Radverkehrs gleichzeitig unter 10 % liegt.

Zu Buchstabe c

Es besteht Konsens, dass auch das Sinnbild des sog. Ost-Ampelmännchens in Lichtzeichen gezeigt werden darf. Durch den Verweis auf die RiLSA, in welcher dieses erwähnt ist, wird dies nun rechtssicher ermöglicht.

Zu Nummer 10 (Änderung der VwV zu den §§ 39 bis 43)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einführung des Zeichens 277.1 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Nummer 11 (Änderung der VwV zu § 39)

Zu Buchstabe a

Der derzeitige Wortlaut der VwV-StVO folgt dem damaligen Stand der Technik, der die linienhaft angeordneten retroreflektierenden Elemente nicht kannte. Der derzeitige Wortlaut ist deshalb nicht wörtlich auf die heutigen technischen Gegebenheiten anwendbar.

Hinzu kommt, dass aufgrund der seit den RSA 95 erfolgten technischen Weiterentwicklung der derzeitige Begriff „transportable Schutzwände“ der VwV-StVO die Gegebenheiten nur noch in einigen Fällen treffend wiedergibt und daher durch den auch im technischen Regelwerk verwendeten Begriff „transportable Schutzeinrichtungen“ ersetzt werden sollte.

Außerdem ist der derzeitige Wortlaut in Hinblick auf den Begriff der Fahrstreifenbegrenzung fehlerhaft, da ein Fahrzeug-Rückhaltesystem zum einen eine bauliche Trennung darstellt und zum anderen, da nicht überfahrbar, nicht Bestandteil der Fahrbahn sein kann. Dementsprechend können Fahrzeug-Rückhaltesysteme allenfalls Träger von Fahrbahn-, nicht aber Fahrstreifenbegrenzungen sein.

Zu Buchstabe b

Die Vorschrift stellt ein Regelbeispiel zu der im Rahmen der 54. StVRÄndV eingeführten Möglichkeit der zusätzlichen Parkflächenmarkierung für elektrisch betriebene Fahrzeuge dar.

Zu Buchstabe c

Geregelt werden die Einzelheiten der Erteilung der Carsharingplakette nach § 39 Abs. 11 Satz 2 StVO entsprechend der Verkehrsblattverlautbarung vom 18. August 2020 (VkBl. S. 505).

Zu Nummer 12 (Änderung der VwV zu § 40)

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen, die infolge der Einführung des Zeichens 277.1 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV erforderlich geworden sind.

Zu Nummer 13 (Änderung der VwV zu § 41)

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um redaktionelle Änderungen, die infolge der Einführung des Zeichens 277.1 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV erforderlich geworden sind.

Zu Buchstabe b (Änderung der VwV zu Zeichen 220)

Durch die Änderung sollen die zuständigen Behörden zur vermehrten Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr veranlasst werden, sofern diese ordnungsrechtlich vertretbar erscheint. Im Übrigen dienen die Änderungen der redaktionellen Bereinigung.

Zu Buchstabe c (Änderung der VwV zu Zeichen 224)

Umsetzung des Beschlusses des BLFA-StVO/OWi 2018/II TOP 2.2: Der Fachausschuss ist der Auffassung, dass nur der Teil der Haltestellenbeschilderung, der das Zeichen 224 beinhaltet, als weiße Trägertafel ausgebildet sein muss. Andere Inhalte sind davon abzusetzen.

Zu Buchstabe d (Änderung der VwV zu Zeichen 239).

Es handelt sich um eine redaktionelle Bereinigung.

Zu Buchstabe e (Änderung der VwV zu Zeichen 244.1 und 244.2)

Die Änderung ist infolge der Einführung von Fahrradzonen, für die hinsichtlich des erforderlichen Radverkehrsaufkommens niedrigere Anforderungen gelten, angezeigt. Würde die Anordnungsvoraussetzung der „vorherrschenden Verkehrsart“ beibehalten, würden an die Anordnung von streckenbezogenen Fahrradstraßen strengere Anforderungen gestellt als an die Anordnung der flächenmäßig angeordneten Fahrradzonen. Dieser Widerspruch wäre fachlich nicht zu recht-

fertigen. Um einen Gleichlaut mit den Regelungen zur Anordnung von Fahrradzonen herzustellen, wird daher das Kriterium der vorherrschenden Verkehrsart durch das Erfordernis einer hohen Fahrradverkehrsdichte ersetzt.

Zu Buchstabe f (Einfügung einer neuen VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4)

Die durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführten Fahrradzonen dienen der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. Das Befahren soll grundsätzlich dem Radverkehr und dem Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen vorbehalten sein. Eine Freigabe für den Kraftfahrzeugverkehr kommt daher nur ausnahmsweise in Betracht oder soll sich auf den Anliegerverkehr beschränken.

Aus demselben Grund soll die Anordnung nur in Bereichen, die eine hohe Fahrradverkehrsdichte aufweisen und von nur untergeordneter Bedeutung für den Durchgangsverkehr sind, erfolgen. Die Feststellung, wann von einer hohen Fahrradverkehrsdichte auszugehen ist, liegt dabei im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde. Nicht erforderlich ist jedenfalls, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist. Die Anordnung muss jedoch mit Blick auf die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs vertretbar sein. Hiervon ist grundsätzlich auszugehen, wenn für eine alternative Streckenführung des Kraftfahrzeugverkehrs gesorgt ist.

Da Fahrradzonen mit Tempo 30-Zonen vergleichbar sind und eine Anwendung der diesbezüglichen Vorgaben sinnvoll erscheint, gelten die in Nummer XI der Verwaltungsvorschrift zu Absatz 1 bis 1e mit Ausnahme der Nummer 3 enthaltenen Vorgaben bei der Anordnung von Fahrradzonen entsprechend. Darüber hinaus soll die Fahrbahnbreite wie in Tempo 30-Zonen eingeengt werden, wenn dies zur Ausprägung des Zonenbewusstseins erforderlich erscheint. Um Unfällen mit ausparkenden Kraftfahrzeugen vorzubeugen, sollte jedoch auf Senk- oder Schrägparkstände verzichtet werden.

Zu Buchstabe g

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe h (Änderung der VwV zu Zeichen 261)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe i

Im Interesse der „Lichtung des Schilderwaldes“ kann auf die Anordnung von Zeichen 274.2 (Ende einer Tempo 30-Zone) nicht nur in den bislang genannten Fällen, sondern auch bei Übergang der Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße (Zeichen 244.1) oder eine Fahrradzone (Zeichen 244.3) verzichtet werden.

Zu Buchstabe j (Einfügung einer neuen VwV zu Zeichen 277.1)

Mit der Änderung werden die Anordnungsvoraussetzungen für das durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführten Zeichen 277.1 statuiert. Diese tragen der Tatsache Rechnung, dass einspurige Fahrzeuge, insbesondere Fahrräder, mitunter ein anderes Fahrverhalten an den Tag legen als beispielsweise mehrspurige Kraftfahrzeuge (so z. B. bei Steigungsstrecken). Zudem bergen Kollisionen mit Personenkraftwagen und anderen mehrspurigen Kraftfahrzeugen ein hohes Gefahrenpotential. Daher können die Straßenverkehrsbehörden dort, wo dies aus Gründen der Verkehrssicherheit angezeigt ist, mehrspurigen Kraftfahrzeugen den Überholvorgang in Gänze untersagen. Die in der Vorschrift genannten Fälle sind dabei nicht abschließend.

Zu Buchstabe k

Zu den Doppelbuchstaben aa und cc

Diese Buchstaben enthalten redaktionelle Änderungen, die infolge der Einführung des Zeichens 277.1 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV erforderlich geworden sind.

Zu Doppelbuchstabe bb

Folgeänderung aufgrund der Streichung der Verwaltungsvorschrift „Zu den Zeichen 278 bis 282 Ende der Streckenverbote“ mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 17. Juli 2009.

Zu Nummer 14 (Änderung der VwV zu § 42)

Zu Buchstabe a (Änderung der VwV zu Zeichen 314)

Siehe Begründung zu Nummer 17 Buchstabe c.

Zu Buchstabe b (Änderung der VwV zu Zeichen 315)

Siehe Begründung zu Nummer 17 Buchstabe c.

Zu Buchstabe c (Einfügung einer neuen VwV zu Zeichen 342)

Die Änderung ist aufgrund der durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV erfolgten Einführung des Zeichens 342 („Haifischzähne“) in die Straßenverkehrs-Ordnung erforderlich.

Zu Buchstabe d (Einfügung einer neuen VwV zu den Zeichen 350.1 und 350.2)

Die Änderung ist aufgrund der durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV erfolgten Einführung der Zeichens 350.1 und 350.2 („Beginn/Ende eines Radschnellwegs“) in die Straßenverkehrs-Ordnung erforderlich.

Zu Buchstabe e (Änderung der VwV zu Zeichen 386.1, 386.2 und 386.3)

Die Einfügung stellt die Zuständigkeit der Autobahn GmbH für die Entscheidung über das Aufstellen von Zeichen 386.3 klar. Der Autobahn GmbH obliegt die Kenntnis zu den Standortvoraussetzungen, kann jedoch die touristische Bedeutsamkeit der beantragten Sehenswürdigkeit nicht beurteilen. Um zu verhindern, dass ähnliche Ziele mehrfach bzw. nach Landesbedeutung untergeordnete Ziele angezeigt werden, ist eine Abstimmung mit den zuständigen Landesverbänden weiterhin nötig. Zeichen 386.3 hat keine wegweisende Funktion („Heimatkunde im Vorbeifahren“) und löst deshalb auch keine Folgewegweisung in der Zuständigkeit der Behörden nach Landesrecht aus.

Zu Buchstabe f (Änderung der VwV zu Zeichen 390.1)

Mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen gibt es keine „Insellagen“ mehr, die beschildert werden müssten. Stattdessen eröffnet das BFStrMG nunmehr die Möglichkeit, Abschnitte von Straßen nach Landesrecht zu bemaute.

Zu Buchstabe g (Änderung der VwV zu Anlage 3 Abschnitt 10)

Das Fernstraßen-Bundesamt ist nach § 44a Absatz 1 Satz 1 StVO für den Erlass von verkehrrechtlichen Anordnungen auf mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes zuständig. Für die Bekanntgabe der Richtlinien für wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) ist ein Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden nicht mehr erforderlich. Darüber hinaus werden durch die Einfügungen die Verfahren für die

Wegweisung und die Anordnung an Anschlussstellen geregelt. Das Ansinnen der Aufnahme privater Zielangaben in der BAB-Wegweisung ist gestiegen. Wegen der enormen Wahrnehmung stellt die Nennung privater Ziele auf der BAB-Wegweisung einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Die Umgehung durch Z. 432 soll vorgebeugt werden. Das Verbot der Verwendung von Logos soll klargestellt werden. Die vorgenommenen Regelungen zum Verfahren bei der Festlegung von Ausfahrtzielen dienen insbesondere der Sicherstellung der Kontinuität der Zielangaben. Die Vorgabe einer länderintern abgestimmten Stellungnahme gegenüber dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH stellt eine klare Entscheidungsgrundlage für das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH sicher und verortet die Beilegung von Interessenkonflikten auf Länderebene.

Zu Buchstabe h (Änderung der VwV zu Zeichen 421, 422, 442 und 454 bis 466)

Die Einfügung regelt die Verfahren bei Bedarfsumleitungen, die sich aus der Zuständigkeitsänderung in § 44a Absatz 1 Satz 1 StVO ergeben.

Zu Buchstabe i (Einfügung einer VwV zu Zeichen 440, 441 und 430)

Die Einfügung stellt klar, dass sich aufgrund der Zuständigkeitsänderung in § 44a Absatz 1 Satz 1 StVO keine Änderung hinsichtlich der Zuständigkeit für die Wegweisung im nachgeordneten Straßennetz mit den Zeichen 440, 441 und 430 ergibt.

Zu Buchstabe j (Änderung der VwV zu Zeichen 448.1)

Der Anwendungsbereich ist entfallen.

Zu Nummer 15 (Änderung der VwV zu § 44)

Die Einfügung dient der Klarstellung.

Zu Nummer 16 (Einfügung einer neuen VwV zu § 44a)

Die Einfügung stellt die Zuständigkeiten des Fernstraßen-Bundesamtes oder der der Autobahn GmbH in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung klar.

Die Aufgaben von Unfallkommissionen wurden bisher von den Ländern in Erlassen geregelt. Mit der Übernahme der Straßenbaulast und der Straßenverkehrsbehörde auf den Bundesautobahnen durch die Bundesverwaltung sind diese Erlasse in Bezug auf die Autobahnunfallkommissio-

nen obsolet. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landespolizeibehörden im Verkehrsblatt vertiefende Regeln für Autobahn-Unfallkommissionen bekannt geben.

Zu Nummer 17 (Änderung der VwV zu § 45)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einführung des Zeichens 277.1 durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die konkreten Krankheitsbilder von schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, die zur Erteilung des Merkzeichens „aG“ führen können, waren bisher in der VwV-StVO beschrieben, obwohl das Straßenverkehrsrecht für solche medizinische Beurteilungen von Hause aus fachlich nicht zuständig ist. Die Verortung ist zwischenzeitlich sachgerecht in § 229 Absatz 3 SGB IX erfolgt.

Zu Doppelbuchstabe cc

Siehe Begründung zu Buchstabe c.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu dem durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV neu geschaffenen § 13 Absatz 5 Satz 2 StVO. Da seither eine Parkgebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge – neben der Möglichkeit der Anordnung eines entsprechenden Zusatzzeichens – auch allein auf dem Parkscheinautomat durch Aufkleber zum Ausdruck gebracht werden können, besteht ein Bedürfnis, Einzelheiten hierzu regeln.

Zu Buchstabe c

Durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV wurde mit § 45 Absatz 1h StVO die straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage für Parkbevorrechtigungen für Carsharingfahrzeuge geschaffen.

Diese verordnungsrechtliche Grundlage enthält nunmehr ihre Entsprechung auf der Ebene der VwV-StVO, um ein einheitliches Vorgehen der Verkehrsbehörden der Länder sicherzustellen.

Bezüglich der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1i StVO siehe Begründung zur neuen VwV zu Zeichen 244.3 und 244.4.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe e

Die Einfügung stellt klar, dass das Fernstraßen-Bundesamt oder die die Autobahn GmbH auf den Autobahnen Verkehrsschauen vornimmt und diese Aufgabe nicht mehr den Ländern obliegt.

Zu Buchstabe f

Es werden im Wesentlichen redaktionelle Fehler beseitigt und Verweise an die geänderte Vorschriftenlage angepasst.

Zu Buchstabe g

Durch die Zuständigkeitsübertragung nach § 44a StVO ist die Bestimmung einer höheren Verwaltungsbehörde auf Autobahnen in der Baulast des Bundes erforderlich.

Die hierdurch entstehenden Zuständigkeitsgrenzen erfordern Klarstellungen der Aufgabenwahrnehmung und Verantwortlichkeiten. Waren bislang z. B. durch landesrechtlich geregelte Selbsteintrittsrechte höherer Verwaltungsbehörden Gesamtanordnungen über Zuständigkeitsgrenzen der nachgeordneten Behörden hinweg möglich, so sind in diesen Fällen jetzt zumindest zwei Anordnungen erforderlich, nämlich von der Behörde nach Landesrecht für die betroffenen Straßen oder Straßenteile außerhalb der Autobahn und von dem Fernstraßen-Bundesamt oder der Autobahn GmbH. Es wird in der Regel zweckmäßig sein, solche Anordnungen auf Grundlage gemeinsamer Unterlagen zu verfügen, in denen die Anordnungen der jeweils anderen Seite nachrichtlich vermerkt sind.

Das Benehmen für die Vorrangregelung einschließlich Wechsellichtzeichen sowie die Verkehrsführung ist erforderlich, um widersprüchliche Anordnungen zu vermeiden, die an den Schnitt-

kanten der Zuständigkeiten - den Widmungsgrenzen zwischen Autobahn und Basisnetz - zwangsläufig zu gefährlichen Situationen führen würden, wenn z. B. der Verkehr zur Autobahn durch Markierungen auf die falsche Fahrbahn oder den falschen Fahrstreifen geführt würde, zwei Knotenpunktarme mit konfligierenden Verkehrsströmen jeweils mit Zeichen 301 oder 306 beschildert würden oder Grün- und Rotphasen der verschiedenen Knotenpunktarme nicht aufeinander abgestimmt wären. Ein einseitiges Abweichen von der Verkehrsregelung oder -führung, für die das Benehmen hergestellt ist, wird in der Regel zu erheblichen Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs nach sich ziehen und eine Sperrung der Anschlussstelle erfordern. Bei Lichtzeitanlagen ergibt sich die Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes oder der Autobahn GmbH, soweit Signalgeber der Lichtzeitanlage an einem an dieser Stelle als Autobahn gewidmeten Knotenpunktarm stehen. Das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH hat im Rahmen seiner diesbezüglichen Anordnungscompetenz insbesondere ein erhebliches Interesse daran, durch die Lichtzeitanlage bedingten Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden. Solche Rückstaus sind regelmäßig mit erheblichen Gefahren schwerster Auffahrunfälle verbunden. Anordnungen zur Verhinderung von Falschfahrten und Falschfahrermarkierungen im nachgeordneten Straßennetz (Regelpläne A 32, 33, 34 der RMS 2020, Teil A) sind regelmäßiger Bestandteil der Führung des Verkehrs von der Basisnetzstraße zur Autobahn und damit Bestandteil der im Benehmen zu verfügbaren Anordnung. Die Möglichkeit einer „koordinierten verkehrsrechtlichen Gesamtanordnung“, wie sie bei entsprechenden landesrechtlichen Selbsteintrittsregelungen innerhalb der Zuständigkeiten von Behörden nach Landesrecht gegeben sein kann, besteht an der Grenze der Zuständigkeit von Behörden nach Bundesrecht und solchen nach Landesrecht nicht.

Die Frage der Federführung bei der Aufstellung der anordnungsrelevanten Unterlagen adressiert mehrere Zielkonflikte: Zum einen sind die Knotenpunkte zur Anbindung der Anschlussäste der Autobahn an das Basisnetz von der Charakteristik des Basisnetzes geprägt ist: Sie sind in der Regel plangleich ausgebildet, ggf. mit Lichtzeichenregelung auszustatten, dürfen in der Regel - mit Ausnahme der Äste von und zur Autobahn - von allen Verkehrsarten, einschließlich Rad- und Fußverkehr, genutzt werden, ggf. sind Belange des ÖPNV zu berücksichtigen usw. All diese Aspekte berühren Kernkompetenzen der für das Basisnetz zuständigen Behörde, während die fachliche Kompetenz des Fernstraßen-Bundesamtes oder der Autobahn GmbH eher auf anderen Gebieten besteht. Vergleichbares gilt auch für Umleitungen über das Basisnetz. Auch liegt die möglichst sichere und geordnete Abwicklung des Verkehrs im primären Interesse der jeweils

zuständigen Behörde. Umgekehrt ist den für das Basisnetz zuständigen Behörden für die Planung von Maßnahmen auf der Autobahn, die infolge von Maßnahmen im Basisnetz erforderlich werden, in der Regel eine begrenzte fachliche Kompetenz zu unterstellen, so dass das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH die Möglichkeit haben muss, diese Maßnahmen selbst zu planen. Andererseits ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die Autobahn GmbH vielfach Veranlasser von Maßnahmen und sollte an einer zügigen Planung und Durchführung von Vorhaben nicht mehr als vermeidbar durch Grenzen der Leistungsfähigkeit der für das Basisnetz zuständigen Behörden gehindert werden. Ist die für das Basisnetz zuständige Behörde hingegen ausreichend leistungsfähig - dies sollte der Regelfall sein - und hat ein Interesse daran, die Planungen für ihren Zuständigkeitsbereich selbst durchzuführen, muss sie diese Möglichkeit auch haben. Die gewählte Lösung - Grundsatz Planung in eigener örtlicher Anordnungszuständigkeit mit niederschwelliger Möglichkeit zum Abschluss von abweichenden Vereinbarungen - ermöglicht in jeder Hinsicht ein flexibles Reagieren auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse. Ungeachtet dieser Regelung bleibt die klare Abgrenzung der Anordnungszuständigkeiten gewahrt.

Die im Weiteren beschriebenen Verfahren unterscheiden nach dem Ort der Sperrung (Autobahn, Anschlussstelle, Basisnetz, soweit mit Auswirkung auf die Autobahn) und beschreiben die notwendigen Grundsätze und Verfahren, soweit über die allgemeinen Grundsätze hinaus erforderlich. Die Regelungen für die Sperrung der Autobahn tragen der herausragenden Verkehrsbedeutung der Autobahn und ihrer Entlastungsfunktion für das übrige Straßennetz Rechnung. Dabei unterscheiden sich Zuständigkeiten und Verfahren bei Tunnelsperrungen auf Autobahnen nicht von anderen Sperrungen der Autobahn. Zu unterscheiden ist nach (1) hinsichtlich Zeitpunkt und Verkehrsführung planbaren Sperrungen, (2) nicht hinsichtlich Zeitpunkt, aber Verkehrsführung planbaren und (3) nicht planbaren Sperrungen. Insbesondere Tunnelsperrungen sind abgesehen von arbeitsstellenbedingten Sperrungen hinsichtlich des Zeitpunktes nicht planbar, werden aber wegen des vergleichsweise häufigen Auftretens hinsichtlich der dann zu ergreifenden Maßnahmen geplant. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nach Landesrecht prüfen auf Anregung des Fernstraßen-Bundesamts oder der Autobahn GmbH erforderliche verkehrsrechtliche Maßnahmen anlässlich von Autobahnsperrungen in ihrer Zuständigkeit und verfügen die notwendigen Anordnungen im Basisnetz.

Zu Nummer 18 (Änderung der VwV zu § 46)

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Durch die Ergänzung soll verhindert werden, dass Ladung auf der Fahrbahn schleift, z. B. weil für den Transport ungeeignete Fahrzeuge verwendet werden.

Zu Doppelbuchstabe bb

Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen sind nur auf Grund ihrer Ladung genehmigungspflichtig. Eine Begrenzung der im Bescheid zulässigen Anzahl an Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen ist daher nicht erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe cc

Bei der Streichung handelt es sich um eine Folgeänderung zu Doppelbuchstabe aa.

Zu Buchstabe b

Das Formblatt existiert nicht, der Verweis hierauf ist deshalb zu streichen.

Zu Buchstabe c

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Ergänzung ermöglicht eine effektive Überwachung der bestehenden Regelung durch die Kontrollbehörden.

Zu Doppelbuchstabe bb

Siehe Begründung zu Nummer 17 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb: in Folge dieser Änderung erfolgt eine Klarstellung, dass bei der Erteilung des orangefarbenen Parkausweises an Menschen mit Behinderung nicht nur die konkret genannten Krankheitsbilder maßgebend sein können, sondern auch vergleichbare Krankheitsbilder. Dies ist versorgungsärztlich festzustellen.

Zu Doppelbuchstabe cc

Folgeänderung (Anpassung der Nummerierung)

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe e

Die Ergänzung betont den Ausnahmecharakter der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung.

Zu Nummer 19 (Änderung der VwV zu § 47)

Die Änderung ergibt sich aus Artikel 1 Nr. 4 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung und der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Zu Nummer 20 (Änderung der VwV zu § 53)

Der Anwendungsbereich der Vorschrift ist wegen Zeitablaufs entfallen.

Zu Nummer 21 (Änderung der Anlage zur VwV - VzKat)

Zu Buchstabe a

Allgemeine Hinweise

Zu Buchstabe b

Übersicht der Neuerungen

Zu Buchstabe c

Z 211-20 existiert nicht. Stattdessen wird Z 220-20 als Beispiel eingefügt.

Zu Buchstabe d

Allgemeine Hinweise

Zu Buchstabe e

Zu Doppelbuchstabe aa

Geregelt wird die Aufnahme von Zeichen (Beginn einer Fahrradzone, Ende einer Fahrradzone) in den VzKat, die durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführt worden sind.

Zu Doppelbuchstabe bb

Anpassung an die Bezeichnung in der StVO.

Zu Doppelbuchstabe cc

Geregelt wird die Aufnahme von Zeichen (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) in den VzKat, die durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführt worden sind.

Zu Doppelbuchstabe dd

Geregelt wird die Aufnahme von Zeichen (Ende des Verbots des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) in den VzKat, die durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV eingeführt worden sind.

Zu Buchstabe f

Zu Doppelbuchstabe aa

Zeichen 314-31 hat bislang gefehlt - es muss, wie auch bei den Haltverbots-Zeichen und Zeichen 415, zwischen Rechts- und Linksaufstellung aufgrund unterschiedlicher Pfeilanordnung unterschieden werden. In der Folge ist eine Anpassung des Zeichens 324-30 erforderlich.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Systematik der Doppelpfeile bei Aufstellung rechts und links war vertauscht.

Zu Doppelbuchstabe cc (Haifischzähne)

Eingeführt durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Doppelbuchstabe dd

Zeichen ist auch Gegenstand der R-FGÜ.

Zu Doppelbuchstabe ee (Radschnellweg, Ende Radschnellweg)

Eingeführt durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Doppelbuchstabe ff (Tankstellenzeichen)

Aufnahme des Kraftstoffs Flüssigerdgas (LNG, Zeichen 365-69) als neuer, alternativer Kraftstoff. Bei Einzelbeschilderung mehrerer bzw. aller Kraftstoffarten wird die Beschilderung unübersichtlich, daher wurde Zeichen 365-70 zur kombinierten Anzeige von zwei oder drei Kraftstoffarten der Zeichen 365-53, -54, -66 und -69 und Zeichen 365-71 zur kombinierten Anzeige der Tankmöglichkeit aller vier Kraftstoffarten der Zeichen 365-53, -54, -66 und -69 aufgenommen.

Zu Doppelbuchstabe gg (Knotenpunkte der Autobahnen)

Aufnahme der bildlichen Darstellung der Kombination mit Z 450-52 zur Verdeutlichung.

Zu Doppelbuchstabe hh

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Anordnung der Zeichen 442 in Verbindung mit Zusatzzeichen problematisch ist (Windanfälligkeit, Platzbedarf). Die Aufnahme neuer Zeichen, in denen die bislang erforderlichen Zusatzzeichen integriert sind, schafft Abhilfe.

Zu Doppelbuchstabe ii (Ankündigung oder Fortsetzung der Umleitung im Kreisverkehr)

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Anordnung des Zeichens 455.1 in Verbindung mit Zusatzzeichen problematisch ist (Windanfälligkeit, Entzug von Verkehrsraum). Die Aufnahme neuer Zeichen, in denen die bislang erforderlichen Zusatzzeichen integriert sind, schafft Abhilfe.

Zu Doppelbuchstabe jj (Bedarfsumleitung)

Aufnahme der Kreisverkehrs-Zeichen zur Verschlankung der Beschilderung: Es ist nicht mehr die Kombination mit einem der Zusatzzeichen 1000-13, -23 bzw. -34 erforderlich, dadurch geringere Schildfläche mit geringerer Windlast.

Zu Doppelbuchstabe kk (Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr)

Zusätzliche Verkehrslenkungstafeln wurden aufgrund zunehmender Verbreitung 4-streifiger Richtungsfahrbahnen hinzugefügt.

Zu Doppelbuchstabe ll (Überleitungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264)

Das integrierte Zeichen 264-2 stellt in der Praxis keinen Regelfall mehr dar und wurde deshalb durch die bildliche Darstellung des Zeichens 274-2,1 ersetzt. Zudem wurde eine weitere bildliche Darstellung zur Verdeutlichung aufgenommen.

Zu Doppelbuchstabe mm (Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr)
Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe nn
(Verschwenkungstafel – mit Gegenverkehr) In der Praxis besteht die Notwendigkeit diese Verkehrssituation rechtssicher anzeigen zu können.

Zu Doppelbuchstabe oo
(Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung – ohne Gegenverkehr) Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe pp
(Verschwenkungstafel kurze Verschwenkung - mit Gegenverkehr) Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe qq (Verschwenkungstafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 264)
Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 38 StVO

Zu Doppelbuchstabe rr (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr)
Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe ss (Fahrstreifentafel – mit Gegenverkehr)
Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe tt (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 274)
Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 49 (Erläuterung) StVO

Zu Doppelbuchstabe uu (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 253)
Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 30 (Erläuterung) StVO

Zu Doppelbuchstabe vv (Fahrstreifentafel – ohne/mit Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 275)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 52 (Erläuterung) StVO

Zu Doppelbuchstabe ww (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 262, 263, 265)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 36, 37 und 39 (Erläuterung) StVO

Zu Doppelbuchstabe xx (Einengungstafel – ohne Gegenverkehr)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe yy (Einengungstafel – mit Gegenverkehr)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Doppelbuchstabe zz (Trennungstafel – ohne Gegenverkehr)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Dreifachbuchstabe aaa (Einengungstafel – ohne/mit Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 279)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 57 (Erläuterung) StVO

Zu Dreifachbuchstabe bbb (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 278)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 56 (Erläuterung) StVO

Zu Dreifachbuchstabe ccc (Fahrstreifentafel – ohne Gegenverkehr mit integriertem Zeichen 282)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 60 (Erläuterungen) StVO

Zu Dreifachbuchstabe ddd (Aufweitungstafel – ohne Gegenverkehr)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Dreifachbuchstabe eee (Aufweitungstafel – mit Gegenverkehr)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Dreifachbuchstabe fff (Aufweitungstafel ohne/mit Gegenverkehr mit integrierten Zeichen 275)

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 52 (Erläuterung) StVO

Zu Dreifachbuchstabe ggg (Zusammenführungstafel an durchgehender Strecke)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Dreifachbuchstabe hhh (Zusammenführungstafel – an einmündender Strecke)

Notwendigkeit der Erweiterung auf weitere Fahrstreifen (Anpassung an die Praxis).

Zu Buchstabe g (Grünpeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr)

Eingeführt durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Buchstabe h

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Gültigkeit des Zeichens ist erloschen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Fußnote wurde entsprechend der Vorgaben zu §§ 39 bis 43 Rn. 48 gefasst.

Zu Doppelbuchstabe cc

Anpassung an die Systematik der Unternummern, die nun auch den Zahlenwert der Streckenlänge enthalten. Dies ermöglicht nunmehr eine eindeutige Bezeichnung z. B. in Regelplänen.

Zu Doppelbuchstabe dd

Anpassung an die Systematik der Unternummern, die nun auch den Zahlenwert der Streckenlänge enthalten. Dies ermöglicht nunmehr eine eindeutige Bezeichnung z. B. in Regelplänen.

Zu Doppelbuchstabe ee

Anpassung an die Systematik der Unternummern, die nun auch den Zahlenwert der Streckenlänge enthalten. Dies ermöglicht nunmehr eine eindeutige Bezeichnung z. B. in Regelplänen.

Zu Doppelbuchstabe ff

Anpassung an die Systematik der Unternummern, die nun auch den Zahlenwert der Streckenlänge enthalten. Dies ermöglicht nunmehr eine eindeutige Bezeichnung z. B. in Regelplänen.

Zu Doppelbuchstabe gg

Zu Zeichen 1010-68 bis 1010-70: Eingeführt durch Artikel 1 der 54. StVRÄndV.

Zu Zeichen 1010-72: Der VzKat enthält bereits Zusatzzeichen mit mehreren Sinnbildern. Um den Beschilderungsaufwand weiter zu minimieren, werden weitere Kombinationen ermöglicht (vgl. auch BR-Beschluss-DR 591/19).

Zu Doppelbuchstabe hh

Alternative zur Anordnung des Zeichens „Altenheim“ dessen Wortlaut als diskriminierend empfunden wurde.

Zu Doppelbuchstabe ii (besondere Hinweise zur Seitenstreifenfreigabe)

Anpassung an die Systematik der Unternummern, die nun auch den Zahlenwert der Streckenlänge enthalten. Dies ermöglicht nunmehr eine eindeutige Bezeichnung z. B. in Regelplänen.

Zu Doppelbuchstabe jj

Folgeänderung aus Anlage 2 lfd. Nr. 23 und 24.1 StVO (BR-Drs. 591/19 (Beschluss))

Zu Doppelbuchstabe kk

Das Zusatzzeichen „Carsharingfahrzeuge frei“ wurde im Rahmen der 54. StVRÄndV neu eingeführt. Es bedarf daher der Ausnahme in den VzKat.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift.