

# Seminar Wegweisung und Verkehrszeichen

## Weniger Verkehrszeichen - bessere Beschilderung

### Dienstbesprechung StMI 2000 TOP 13:

1. Geschwindigkeitstrichter vor Ortschaften (Zeichen 310 StVO „Ortstafel“), die aus ausreichender Entfernung gut sichtbar sind.
2. Ortstafeln (Zeichen 310 StVO), die nicht auf Höhe der geschlossenen Bebauung stehen
3. zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274 - 55 „50 km/h“ innerhalb von Ortschaften
4. nicht amtliche Fahrbahnmarkierungen, wie Roteinfärbungen als „Querungshilfen“ für Fußgänger, die nicht vorhandene Verkehrsregelungen vortäuschen
5. Anordnung von zusätzlichen Haltverboten an Stellen, an denen nach den allgemeinen Verkehrsregeln sowieso nicht gehalten werden darf, um eine Beweissicherung bei Ordnungswidrigkeitenverfahren zu vereinfachen.

**Das BayStMI hat mit IMS v. 24.08.1998 Nr. IC4-3612.39-9 betr. Vollzug des § 45 Abs. 9 StVO (Initiative "Weniger Verkehrszeichen bessere Beschilderung") eine Reihe von konkreten Möglichkeiten zur Verringerung des Schilderwaldes aufgeführt:**

I.

Die Regelungsdichte durch Verkehrszeichen auf unseren Straßen ist im internationalen Vergleich generell zu hoch.

Dies führt neben einer allgemeinen Überforderung des Wahrnehmungs- und Handlungsvermögens zu schwindender Akzeptanz und zu einem zunehmenden Mangel an Bewußtsein, als Verkehrsteilnehmer selbstverantwortlich Gefahrensituationen kritisch beurteilen und entsprechend handeln zu müssen.

Durch ein Weniger an Verkehrszeichen und durch eine erhöhte Betonung der Selbstverantwortlichkeit aller Verkehrsteilnehmer kann ein Mehr an Verkehrssicherheit erreicht werden.

Der Grundsatz, daß ein Verkehrsteilnehmer nur vor solchen Gefahren im Straßenverkehr durch Verkehrsschilder gewarnt werden muß, mit denen er auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht rechnen muß und/oder die er auch bei Einhaltung der allgemeinen Grundsätze der Teilnahme am Straßenverkehr, insbesondere der §§ 1 bis 5 StVO, nicht vermeiden oder beherrschen kann, ist nun in der neuen Regelung des § 45 Abs. 9 StVO normiert. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist:

– Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der von § 45 StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

# Seminar Wegweisung und Verkehrszeichen

– Gefahrzeichen dürfen nur dort angebracht werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muß.

Die Regelung des § 45 Abs. 9 StVO stellt eine Beschränkung der grundsätzlichen Anordnungsermächtigung nach § 45 StVO dar, die sowohl bei der Anordnung erstmals zu errichtender Beschilderungen als auch bei der Überprüfung bestehender Beschilderungen zu beachten ist.

II.

Um eine möglichst effektive Umsetzung dieser neuen Regelung und damit eine Verringerung des in der Öffentlichkeit immer wieder beanstandeten "Schilderwaldes" zu fördern, sind im Folgenden beispielhaft Verkehrslagen aufgeführt, in denen die Regelung des § 45 Abs. 9 StVO regelmäßig eine gegenüber der bisherigen Praxis kritische Überprüfung erfordert:

1. Außerhalb geschlossener Ortschaften ist an Kreuzungen und Einmündungen mit Abbiegestreifen eine spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung nur erforderlich, wenn für den kreuzenden bzw. einmündenden Verkehr keine ausreichende Sichtweite besteht, z.B. bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der vorfahrtberechtigten Straße von



60 km/h

mindestens 85 m Sichtweite,



80 km/h

mindestens 135 m Sichtweite,



100 km/h

mindestens 200 m Sichtweite.

2. Im Bereich von Lichtzeichenanlagen außerhalb geschlossener Ortschaften ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur durch Zeichen 274-57 (70 km/h) anzuordnen. Geschwindigkeitstrichter (Zeichen 274-58 und 274-56) sind an diesen Stellen nicht erforderlich.



3. Überholverbote (Zeichen 276, 277 StVO) sind nur dort anzuordnen, wo ein Überholen nicht bereits aufgrund der allgemeinen Verhaltensvorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung unzulässig ist oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit Fehleinschätzungen der Verkehrssituation zu rechnen ist (z.B. bei schlecht erkennbaren Kuppen im Straßenverlauf).



# Seminar Wegweisung und Verkehrszeichen

4. Von der Kombination des Gefahrzeichens 114 (Schleudergefahr bei Schmutz und Nässe) mit dem Zusatzzeichen 1052-36 (Bei Nässe) ist abzusehen, da das Zeichen 114 bereits auf eine nur bei Schmutz und Nässe bestehende Schleudergefahr hinweist.



5. Vor Beginn geschlossener Ortschaften sind Geschwindigkeitstrichter nur dann anzuordnen, wenn die Ortstafel (Zeichen 310 StVO) nicht rechtzeitig, d.h. im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.



6. *\*\*Hinsichtlich Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit nach Zeichen 274.1 StVO (Tempo 30-Zonen) ist zunächst festzuhalten, daß der Ordnungsgeber grundsätzlich eine Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h festgesetzt hat. Diese grundsätzliche Entscheidung darf nicht durch die ungerechtfertigte Anordnung von Tempo 30-Zonen umgangen werden. Es ist rechtswidrig, eine geschwindigkeitsbeschränkte Zone für das gesamte Gebiet einer Ortschaft anzuordnen, oder eine Mehrzahl von Zonen so anzuordnen, daß im Ergebnis eine vollständige oder weitgehend flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung für das Gebiet einer Ortschaft zustande kommt. In Zonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit nach Zeichen 274.1 StVO (Tempo 30-Zonen) ist auf eine Vorfahrtsregelung und besondere Parkregelungen weitestgehend, auf eine Straßenraumaufteilung durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO), auf Gefahrzeichen (mit Ausnahme von Baustellen) sowie auf Fußgängerüberwege und Lichtzeichenanlagen stets zu verzichten. Sofern dort gleichwohl zusätzliche verkehrssichernde Maßnahmen erforderlich erscheinen, ist zu prüfen, ob die Anordnung der zonenwirksamen Geschwindigkeitsbeschränkung sachgerecht und verhältnismäßig ist und aufgehoben werden kann. Häufige Geschwindigkeitsverstöße sind hierbei ein deutliches Indiz für eine fehlerhafte Anordnung. Wenn sich im Rahmen von Geschwindigkeitskontrollen auf Dauer Beanstandungsquoten von 15 Prozent und mehr ergeben, ist dies ein starkes Indiz dafür, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. aufgrund der Straßengestaltung) dem Kraftfahrer nicht vermittelbar ist. In derartigen Fällen sind weitere Maßnahmen straßenbaulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Art zu prüfen. Gegebenenfalls ist eine Tempo 30-Zone wieder aufzuheben. Auf Ziffer 2.4 der Anlage 1 zu den Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsüberwachung wird ausdrücklich hingewiesen. Hierbei ist insbesondere die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil v. 20.04.1994 NZV 1994, S. 493 und BVerwG, Urteil v. 14.12.1994 NZV 1995, S. 165 = NJW 95, 1371) zu den Voraussetzungen von Tempo 30-Zonen zu beachten. Danach muß der Bereich, der als Tempo 30-Zone ausgewiesen wird, immer das Bewußtsein vermitteln, sich in einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone zu befinden (sogen. "Zonenbewußtsein"). Da die Zonenanordnung auf das wiederholte Aufstellen von Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) verzichtet, muß die Geschwindigkeitsbeschränkung auch für den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer überschaubar und einsichtig sein. Das Gebiet und seine Straßen müssen einheitliche Züge aufweisen und eine städtebauliche Einheit darstellen. Damit sich der Eindruck einer Zone bilden und innerhalb der Zone bewußt bleiben kann, müssen die einbezogenen Straßen den Fahrzeugführern eine geschlossene Einheit vermitteln und in gleicher Weise einsichtig sein. Die Funktion einer "Langsamfahrstraße" muß sich dem Benutzer geradezu "aufdrängen". Gerade,*

## Seminar Wegweisung und Verkehrszeichen

*weil das Sichtbarkeitsprinzip in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen gelockert wird, ist an die Einhaltung dieser Voraussetzungen ein strenger Maßstab anzulegen. Die in der Bekanntmachung des BayStMI zum Vollzug der StVO vom 09.08.1991, Nr. IC/IID3611.12/2, unter den Ziffern 41.14.1 bis 41.14.6 festgelegten Anforderungen an Auswahl und bauliche Gestaltung des Zonengebietes, Verfahren und Beschilderung sind zu erfüllen. Darüber hinaus wird es angebracht sein, vor der Anordnung, aber auch bei der Überprüfung die zuständige Polizeidienststelle zu beteiligen. Tempo 30-Zonen, die angeordnet werden, ohne daß die o.a. Voraussetzungen erfüllt sind und die erforderlichen baulichen Maßnahmen durchgeführt werden, sind unzulässig und vermitteln darüber hinaus ein falsches, täuschendes Sicherheitsgefühl. Sie suggerieren dem Autofahrer, sich auf einer "normalen" Innerortsstraße zu befinden, und verhindern damit die Akzeptanz der angeordneten 30 km/h Beschränkung. Die Folge ist, daß trotz der Beschränkung schneller gefahren wird, während sich insbesondere Kinder in der vermeintlichen Sicherheit einer Tempo 30-Zone wähnen können. Die erst kürzlich vom Bayerischen Staatsministerium des Innern erstellte Studie "Kinder im Straßenverkehr Unfallentwicklung in Bayern 1975/1995" zeigt deutlich, daß die ohnehin schon sehr hohe Haupt- und Mitverursacherquote von Kindern und Jugendlichen in solchen falsch angeordneten geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen signifikant ansteigen kann. Daher sind auch zu Vermeidung zusätzlicher Gefahren für Kinder und Jugendliche geschwindigkeitsbeschränkte Zonen nur dann zulässig, wenn die oben dargestellten Voraussetzungen erfüllt sind, bzw. geschaffen werden. Hinsichtlich der Einrichtung geschwindigkeitsbeschränkter Zonen aus Gründen des Immissionsschutzes haben neuere Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ferner ergeben, daß diese nur dann eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauches und der Schadstoffemissionen bewirken, wenn durch eine sinnvolle Kombination straßenverkehrsrechtlicher und baulicher Maßnahmen auch eine stetige Fahrweise der Autofahrer erreicht wird. Ausgehend vom Charakter heutiger Verbrennungsmotoren bezüglich Drehmomentverlauf und Drehzahlspanne und der daraus resultierenden Auslegung der Antriebsstränge hinsichtlich Gangzahl und Übersetzungsverhältnis gibt es keine verbrauchsgünstigere Fahrweise als bei konstanter Fahrt mit ca. 5060 km/h im 4. Gang. Fahrten mit konstanter Geschwindigkeit, die von dieser optimalen Geschwindigkeit nach oben oder unten abweichen, führen zwangsläufig zu einem Mehrverbrauch. Daher ergibt sich in einer konstant mit Tempo 30 km/h befahrenen Zone ein höherer Schadstoffausstoß als im Bereich einer mit konstant 50 km/h befahrenen Straße. Hinsichtlich der Geräuschentwicklung ist zwar grundsätzlich ein positiver Einfluß einer verringerten Geschwindigkeit feststellbar; die Auswirkungen sind jedoch auch hier umso deutlicher, je gleichmäßiger die auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau erreichte Fahrweise ist und je geringer die Dynamikanteile (Gaswegnehmen, Bremsen, Schalten, Gasgeben usw.) sind. Die besonderen Gegebenheiten im Einzelfall sind zu würdigen; so kann z.B. eine Vorfahrtsregelung trotz einer zonenwirksamen Geschwindigkeitsbeschränkung angebracht sein, wenn dadurch die Dynamikanteile deutlich verringert werden können, oder ausnahmsweise eine Straße mit mehreren Fahrspuren in einer Fahrtrichtung durch eine Tempo 30-Zone führt, und ein Beibehalten der generellen Rechts-vor-Links-Regelung die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würde, im übrigen jedoch die Voraussetzungen für die Anordnung einer*

# Seminar Wegweisung und Verkehrszeichen

*zonenwirksamen Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen.\*\**

7. Das Gefahrzeichen 131 StVO (Lichtzeichenanlage) ist nicht aufzustellen, wenn die Lichtzeichenanlage selbst für den Fahrzeugverkehr bereits in so ausreichender Entfernung (außerorts mindestens 100 m) erkennbar ist, daß ein rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich ist.



Entsprechendes gilt für die Kombination Fußgängerüberweg/Zeichen 134 StVO (Fußgängerüberweg).

8. Von der seit 1. September 1997 bestehenden Möglichkeit, bei kleinen, überschaubaren Kreisverkehrsplätzen von der Aufstellung des Zeichens 301 StVO (Vorfahrt) in der Kreisfahrbahn abzusehen (IX. Nr. 2 Satz 3 VwV-StVO zu Zeichen 301), soll verstärkt Gebrauch gemacht werden.
9. Das Zeichen 142 StVO (Wildwechsel) soll nur an konkreten Gefahrenstellen aufgestellt werden, an denen mit einem deutlich erhöhten Wildwechsel-Risiko gerechnet werden muß. Es kann davon ausgegangen werden, daß das allgemeine Wildwechselrisiko vor allem in Waldgebieten bekannt ist. Zum Nachweis dieses deutlich erhöhten Risikos können die Wildunfallmeldungen verwendet werden.

Die in diesem Schreiben dargestellten und in § 45 Abs. 9 StVO normierten Grundsätze sind bei der Anordnung neuer oder der Überprüfung bestehender Beschilderungen zu beachten; dies gilt auch für Anordnungen in anderen Verkehrssituationen als den hier geschilderten.

Die unteren und die örtlichen Straßenverkehrsbehörden werden gebeten, einen Bericht über das Ergebnis dieser Überprüfung nach dem anliegendem Muster bis spätestens 01.03.1999 dem Bayerischen Staatsministerium des Innern über die Regierungen vorzulegen.

*\*\* Rechtslage vor Erlass der 33. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13.12.2000*