

# Verkehrssicherheit durch fachgerechte Durchführung von Verkehrsschauen

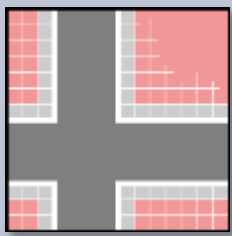
Verkehrssicherheitsinitiative NdSa

Braunschweig 30. Oktober 2013

**Technische Universität Dresden**

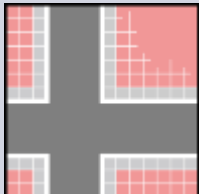
**Lehrstuhl Straßenverkehrstechnik und Theorie der Verkehrsplanung**

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier



# Die Aufgabe der Verkehrsschau

- Besonderer Aspekt der Verkehrssicherheit im bestehenden Straßennetz
- Unfallunabhängige Sicherheitskontrolle
- Eingebunden in weitere Verfahren: Streckenkontrolle, Örtliche Unfalluntersuchung, Betriebsaudit
- Frage der Umsetzung in täglicher Praxis



Merkblatt  
für die  
Durchführung von Verkehrsschauen

MDV



R 2

Ausgabe 2013

Alle in dieser Präsentation verwendeten Textzitate und Tabellen/Grafiken sind – soweit nicht anders vermerkt – entnommen dem „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (MDV) Ausgabe 2013

Das „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (MDV) beruht in der vorgelegten überarbeiteten Form auf der ersten Ausgabe 2007. Diese **überarbeitete und erweiterte Ausgabe** wurde auf Anregung des Arbeitsausschusses „Technische Fragen der Verkehrsordnung“ im Arbeitskreis „Durchführung von Verkehrsschauen“ intensiv beraten und **mit Praxishinweisen ergänzt**. Die vorliegende Version ist auf **den aktuellen Stand von Straßenverkehrsordnung und Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung** zum Zeitpunkt der Herausgabe (April 2013) abgestimmt. Dieses Merkblatt ersetzt das MDV Ausgabe 2007.

**Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement**  
**Arbeitsausschuss: Technische Fragen der Verkehrsordnung**  
**Arbeitskreis: Durchführung von Verkehrsschauen**

Leiter:

Martin Mühlbauer, Planegg

Mitarbeiter:

Dr.-Ing. Jean Emmanuel Bakaba, Berlin

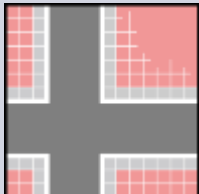
Ltd. RBDDir. Dipl.-Ing. Edgar Klein, Euskirchen

Dipl.-Ing. Paul-Gerhard Ludwig, Soest

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier, Dresden

RDir.'in Andrea Rolfmeyer, Dresden

RDir. Rupert Schubert, Hamburg

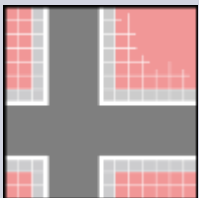


„Zwischen Bund und Ländern besteht Konsens, dass zu viele Verkehrszeichen angeordnet wurden und noch werden.

Diese **übermäßige Beschilderung** führt zu einer allgemeinen Überforderung der Verkehrsteilnehmer und zu **Akzeptanzproblemen** bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften.

Zugleich wertet dies im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer die **grundlegenden allgemeinen Verkehrsregeln** ab . . . . .“

*Begründung zur Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (Verkehrsblatt 2013, S. 455 ff (S. 516)*



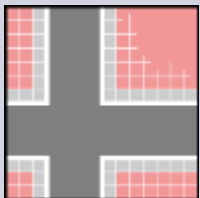
# 1 Grundlagen

## 1.1 Zuständigkeiten und Rechtsgrundlagen

Für einen sicheren Verkehrsablauf ist ein technisch einwandfreier Zustand der Straßen erforderlich.

**Unfalluntersuchungen haben gezeigt, dass Mängel in der Gestaltung des Straßenraums sowie an der Ausstattung mit Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu schweren Verkehrsunfällen beitragen können.**

Im Rahmen ihrer sachlichen Zuständigkeit sind für den Zustand und die Erhaltung der Straßen die jeweiligen Straßenbaulastträger verantwortlich, für die Sicherheit im Verkehrsablauf in erster Linie die Straßenverkehrsbehörden.





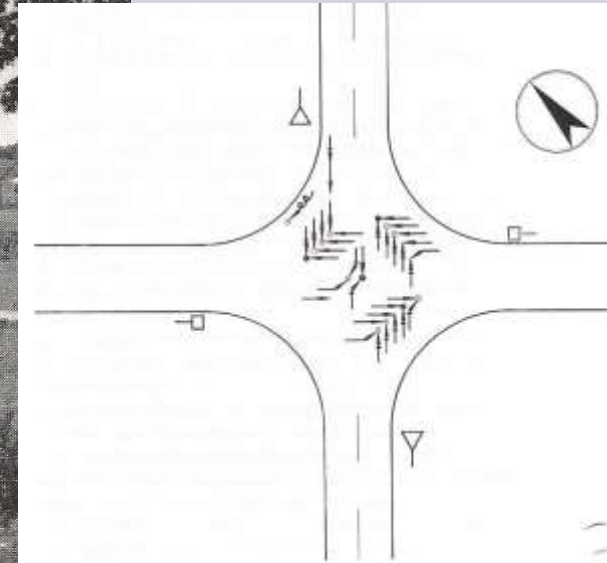
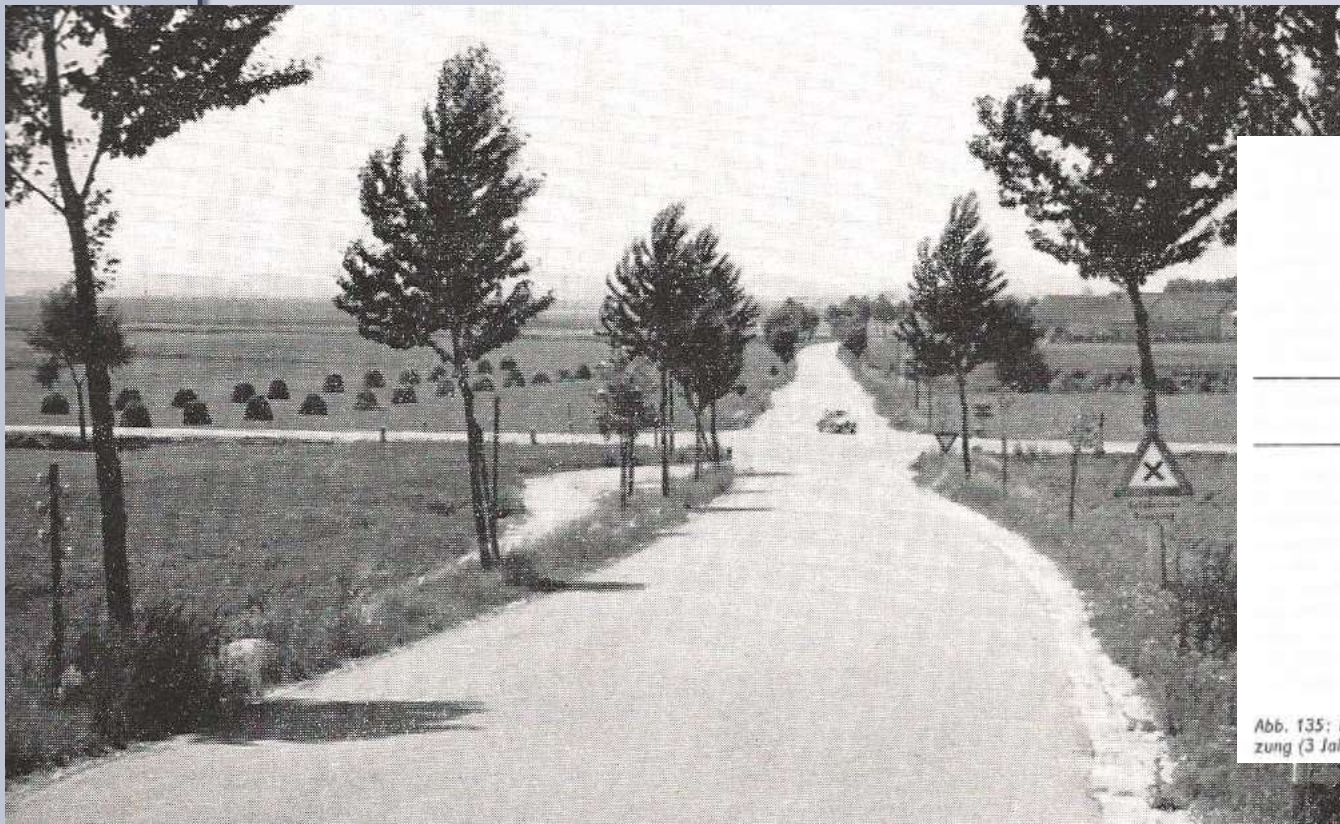
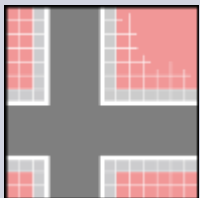


Abb. 135: Kollisionsdiagramm der in Abbildung 134 gezeigten Kreuzung (3 Jahre, 19 Unfälle).

Pfundt (1962)  
in: Heft 8 Straßenbau,  
Verkehrstechnik und  
Verkehrssicherheit

schien Gesetzen nicht. Dabei kommt es, daß an völlig übersichtlichen Kreuzungen oftmals Unfälle aufgenommen werden, die der am Unfall Schuldige dadurch erklärt, daß er das andere Fahrzeug nicht gesehen hat (Abb. 134 und 135). Diese Gefahr würde vermieden, wenn darauf geachtet würde, daß bevorrechtigte Straßen auch bei völlig freier Strecke nur mit so geringer Geschwindigkeit überfahren werden dürfen, daß vor der Überquerung auf jeden Fall gebremst werden muß.

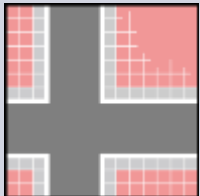


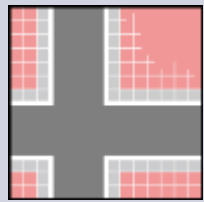
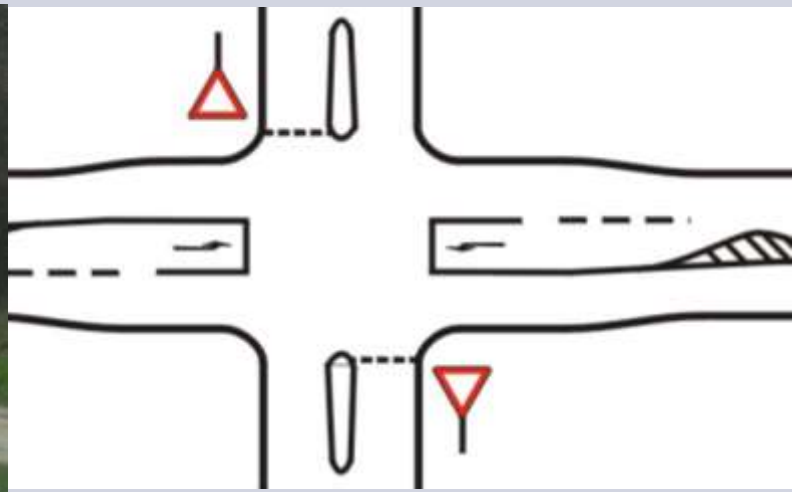


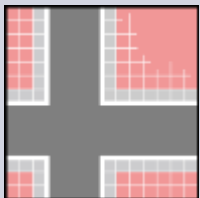
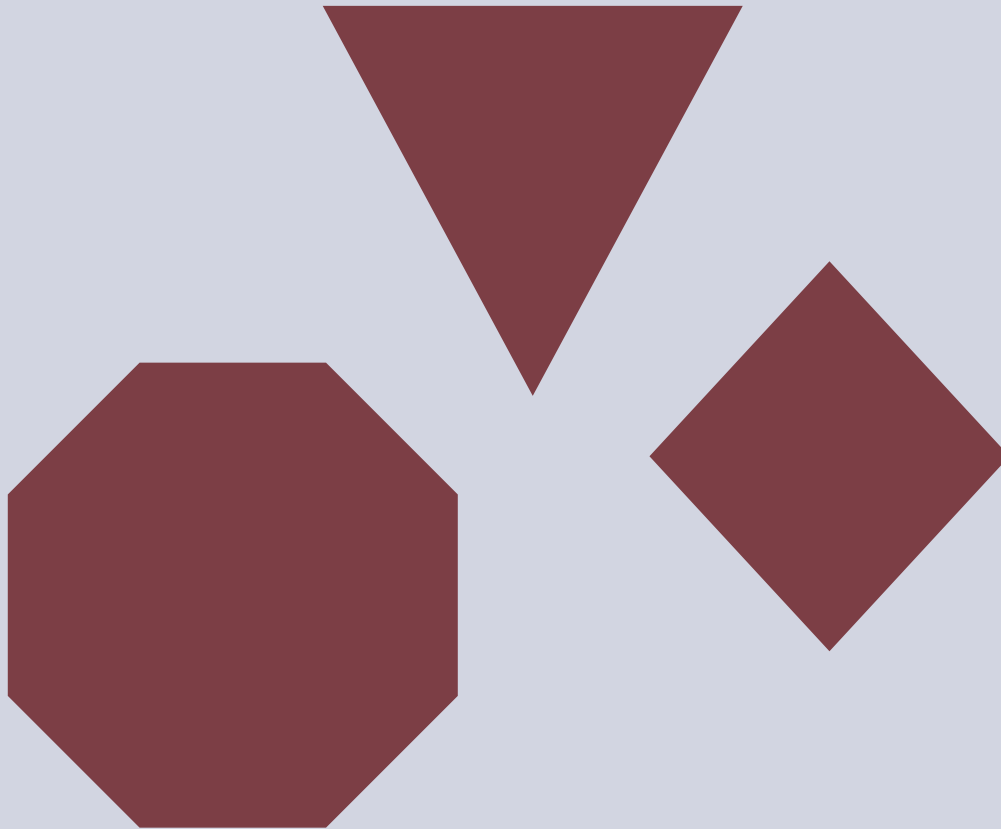
## 1.1.1 Prinzipien der Straßenausstattung

(1) Es soll möglichst einfach sein, sich richtig zu verhalten.

- **Standardisierung** der Verkehrszeichen  
und Verkehrseinrichtungen  
wie auch der Verkehrsanlagen.







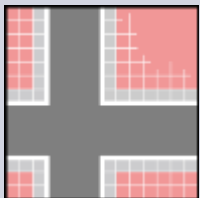
## 1.1.1 Prinzipien der Straßenausstattung

(1) Es soll möglichst einfach sein, sich richtig zu verhalten.

➤ Standardisierung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wie auch der Verkehrsanlagen.

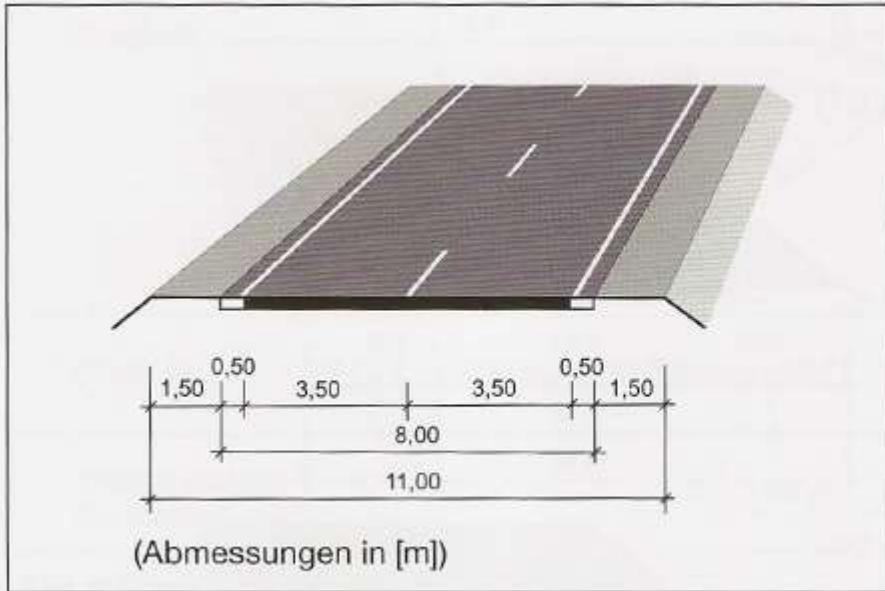
(2) Die Informationen aus dem Straßenumfeld und der Straßengestaltung selbst sowie die verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften dürfen sich nicht widersprechen,

➤ Prinzip der **Einheit von Bau und Betrieb**

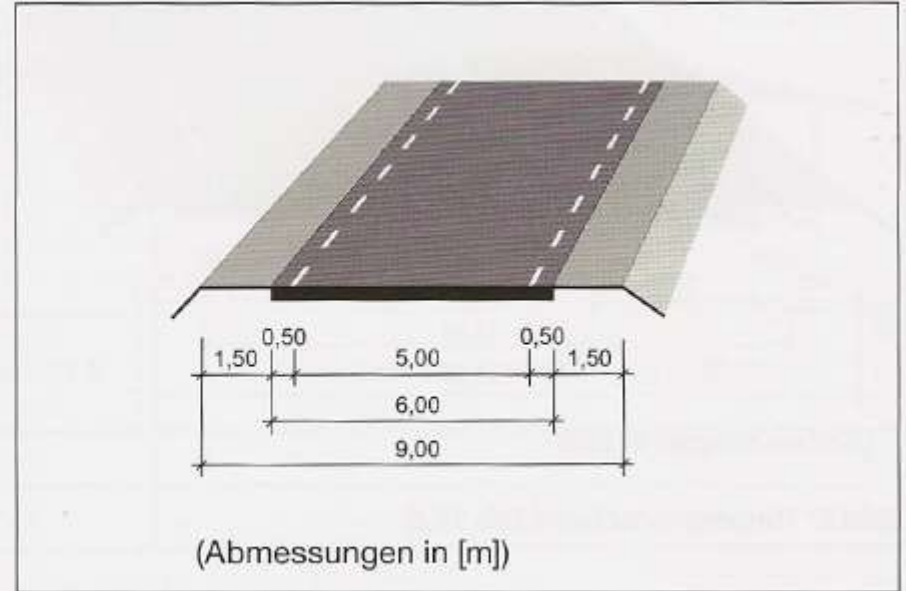




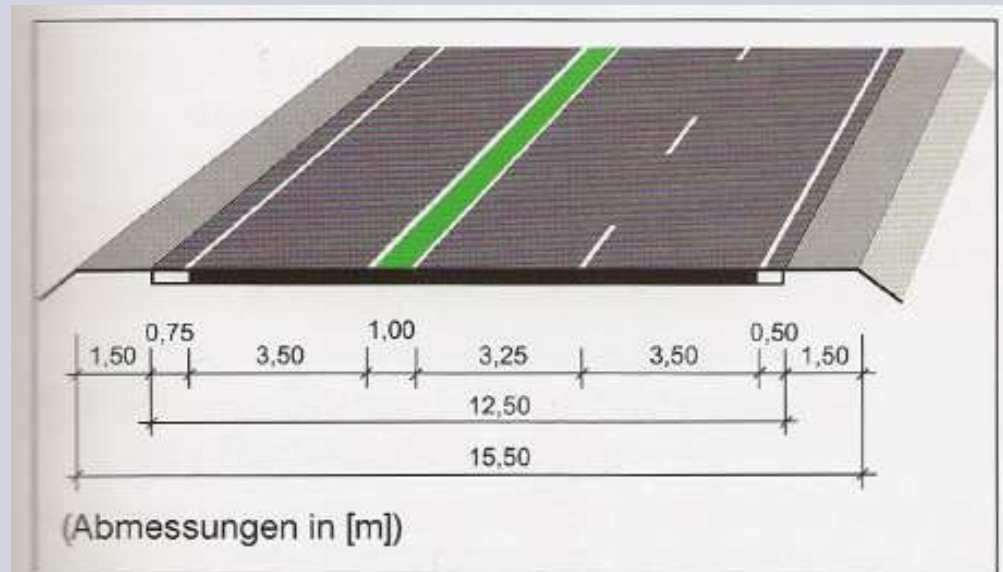
Grundanforderung an eine sichere Verkehrsregelung:  
*...es soll (auch für Ortfremde) möglichst einfach sein,  
sich richtig zu verhalten!*



**Bild 7: Regelquerschnitt RQ 11**

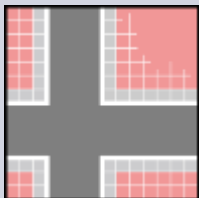


**Bild 8: Regelquerschnitt RQ 9**



**Bild 5: Regelquerschnitt RQ 15.5**

Quelle:  
RAL 2012



## 1.1.1 Prinzipien der Straßenausstattung

(1) Es soll möglichst einfach sein, sich richtig zu verhalten.

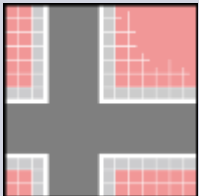
- Standardisierung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wie auch der Verkehrsanlagen.

(2) Die Informationen aus dem Straßenumfeld und der Straßengestaltung selbst sowie die verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften dürfen sich nicht widersprechen,

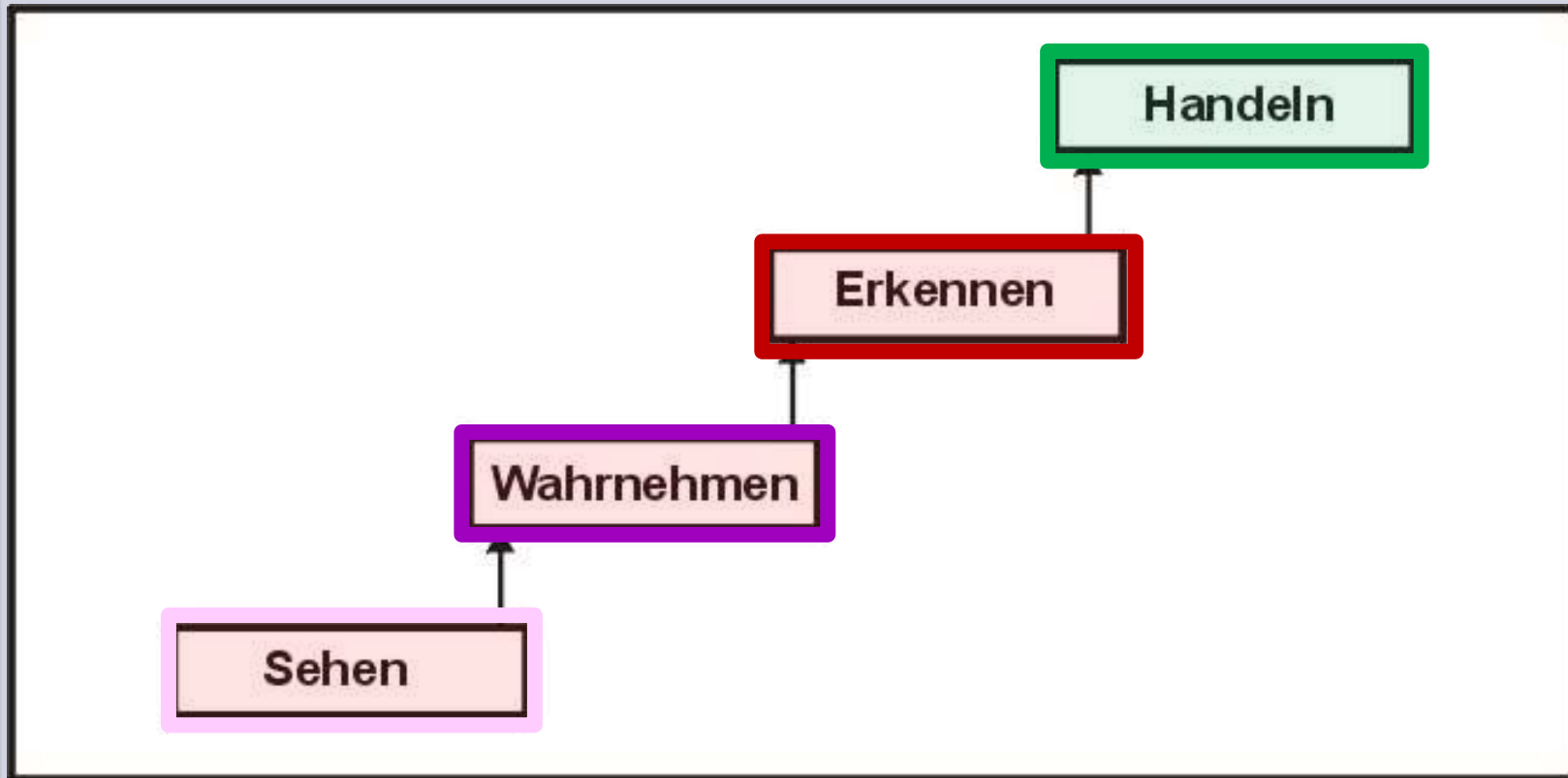
- Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb

(3) Unfallhäufungen (in komplexen Situationen)

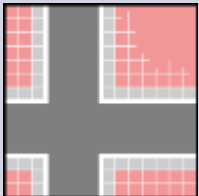
- Vereinfachung der Situation (**Umgestaltung mit technischen Mitteln**) und/oder einer **Verstärkung der Informationen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)**



Informationsverarbeitung:  
*Erkennen als höchste Stufe  
setzt die beiden vorherigen voraus*



Quelle:  
Schlichter/Schwarz  
1994





## 1.1.2 Europäische und nationale Rahmenvorschriften

ARS 26-2010:

**Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement;**  
- Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen  
Parlamentes und des Rates vom 19.12.2008  
über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur  
in nationales Recht

29.11.2008

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 319/59

### RICHTLINIEN

**RICHTLINIE 2008/96/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 19. November 2008**

**über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur**

**Methoden, die als Bestandteil eines Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements** auch im Sinne der EU-RL geeignet sind, stehen dem Bund und den Ländern bereits seit mehreren Jahren **zur Verfügung** und **werden in Deutschland**, über das TERN hinaus, bereits **praktiziert**:

a) die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit: RAS-W, BVWP (*neu, in Arbeit: Bemessung Verkehrssicherheit nach HVS*)

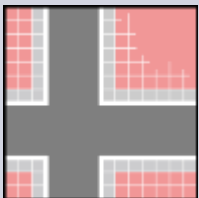
b) das Straßenverkehrssicherheitsaudit (Art. 4): ESAS

**c) die Sicherheitseinstufung und das –management des in Betrieb befindlichen Straßennetzes (Art. 5): ESN, Örtliche Unfallunters.**

**d) die Sicherheitsüberprüfung (Art. 6): Streckenkontrolle, Verkehrsschau, Arbeitsstellen (*Bestandsaudit?*)**

e) die Erfassung und Verarbeitung von Unfalldaten (Art. 7):

f) die Bestellung und Ausbildung von Gutachtern (Art. 9): MARZ

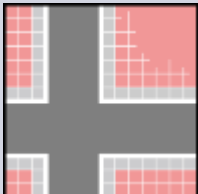


### 1.1.3 Verkehrssicherungspflicht und Verkehrsregelungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht des . . . besteht darin, den **Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren zu schützen, die ihm bei zweckentsprechender Benutzung öffentlicher Verkehrsflächen** aus deren Zustand entstehen können.

Das unterlassene Aufstellen eines zur Gefahrenabwehr notwendigen Verkehrszeichens verletzt sowohl die Verkehrssicherungspflicht als auch die Verkehrsregelungspflicht. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass **nicht alle erdenklichen Sicherungen gegen jedwede Unaufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer** erfolgen können.

Insbesondere in Fällen, in denen ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr rechtzeitig erkennen und sich auf sie einrichten kann, bedarf es keiner besonderen Sicherung durch Verkehrszeichen. Von den Verkehrsteilnehmern wird dabei **in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit** erwartet.



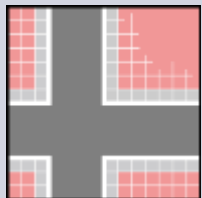
wieder ab<sup>7</sup>. Auch aus dieser Tatsache erklärt sich der hohe Anteil des menschlichen Ursachenfaktors: wenn ein Aufmerksamkeitsabfall gerade in einer kritischen Verkehrssituation eintritt, so ist damit die Voraussetzung für einen Unfall gegeben. Eine nach den Gesetzen der Fahrdynamik und der Verkehrspsychologie gestaltete optische Führung wirkt den Aufmerksamkeitsschwankungen entgegen und kündigt dem Fahrer den Straßenverlauf über genügend weite Entfernungen an (Bild 3). Besondere Gefahrenstellen (scharfe Krümmungen, Einmündungen, Verengungen usw.) werden rechtzeitig erkannt, so daß man seine Fahrweise entsprechend darauf einstellen kann.

Prof. Bitzl (1962)  
in: KfV-Verkehrstechnik I

Der Kraftfahrer soll sich dort stets ohne längere Überlegungen schnell zurechtfinden; er muß sich zunächst aus seiner eigenen Orientierung heraus vor Überraschungen sicher tunen, damit er Zeit findet, den kreuzenden, einbiegenden oder abbie-

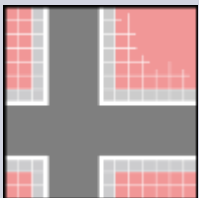


**Lehrstuhl Straßenbau** Bild 3: Die hellen, reflektierenden Randstreifen zeigen dem Fahrer den Straßenverlauf aus weiter Entfernung deutlich an, so daß er seine Fahrweise darauf einstellen kann.

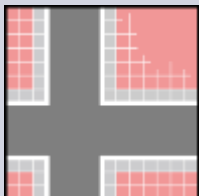


## 1.1.4 Häufigkeit von Kontrollen

Ein Verkehrsteilnehmer muss die Straße so hinnehmen, wie sie sich ihm darbietet und seine Fahrweise darauf einstellen. Er ist lediglich vor **schwer erkennbaren Gefahren** zu schützen. Gefährlich sind Straßenstellen, die nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und deshalb **zum Unfall führen können**, auch wenn der Verkehrsteilnehmer sich entsprechend vorsichtig verhält.



<b>2</b>	<b>Regel-Verkehrsschau</b>	13
2.1	Aufgaben	13
2.2	Hinweise zur Durchführung	Bei Verkehrsschauen sind
2.3	Organisation	regelmäßige und anlassbezogene
2.3.1	Turnus	Aufgaben zu unterscheiden.
2.3.2	Teilnehmende	Deshalb wird zwischen den in
2.3.3	Vorplanung und Einladung	festen Abständen
2.3.4	Durchführung	durchzuführenden „Regel-
2.4	Arbeitshilfen	Verkehrsschauen“ und
2.5	Protokoll	„Thematischen Verkehrsschauen“
2.6	Umsetzungskontrolle	(siehe Tabelle 1) sowie den
<b>3</b>	<b>Thematische Verkehrsschauen</b>	Verkehrsschauen aus besonderem
3.1	Nachtverkehrsschau	Anlass, für die kein Turnus
3.2	Bahnübergangsschau	vorgegeben ist, unterschieden.
3.3	Wegweisungsschau	
<b>4</b>	<b>Verkehrsschauen aus besonderem Anlass</b>	29
<b>5</b>	<b>Qualifizierung</b>	31
<b>6</b>	<b>Ergänzende Hinweise</b>	32
6.1	Ausgewählte Rechtsprechung zum Verkehrsrecht	32
6.2	Elektronische „Arbeitshilfe Verkehrsschau“	34

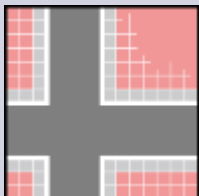


Nach . . . VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 haben die Straßenverkehrsbehörden „**alle zwei Jahre** eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, **alljährlich**, erforderlichenfalls auch bei Nacht“. **Diese gesetzliche Vorgabe ist grundsätzlich einzuhalten.**

. . .eine Verkehrsschau *kann mit Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde unterbleiben* . . . ., *wenn*

- a) durch die zuständigen obersten Landesbehörden oder höheren Verkehrsbehörden allgemein eingeführt,
- b) . . . *Einzelantrag* der Straßenverkehrsbehörde bei der zuständigen höheren Verkehrsbehörde.

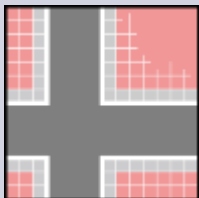
Eine Verlängerung der Zeiten entsprechend den Angaben der Tabelle 1 steht im Einklang mit den Vorgaben der europäischen Richtlinie 2008/96/EG . . . . und ist noch akzeptabel .



**Tab. 1: Aufgaben und Turnus von Verkehrsschauen**

Art der Verkehrsschau	Gegenstand der Überprüfung	Straßenkategorien	Turnus
Regel-Verkehrsschau	Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen, Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum	Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen	alle 2 Jahre
		Alle übrigen Straßen sowie Straßen und Plätze mit tatsächlich öffentlichem Verkehr	alle 4 Jahre
Verkehrsschau bei Dunkelheit (Nachtverkehrsschau)	Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen, Streckenführung, Beleuchtung von Querungsstellen, Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum	Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen	alle 4 Jahre
Bahnübergangsschau	Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Zusammenhang mit schiengleichen Bahnübergängen	alle Straßen	alle 4 Jahre
Wegweisungsschau	Wegweisung	alle Straßen	alle 4 Jahre

Diese zeitlichen Angaben zum Turnus der Regelverkehrsschau entsprechen nicht den Vorgaben der VwV-StVO. Deren Anwendung setzt daher eine Regelung durch die oberste Landesbehörde gemäß VwV-StVO zu § 46 (2) voraus.

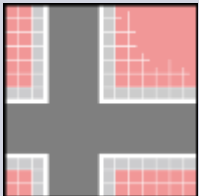




## 1.3 Abgrenzung zu anderen Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit

*Die Aufgaben der Verkehrsschau . . . .* sind abzugrenzen von den Aufgaben der Unfallkommission, der Streckenkontrolle und der Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenraum.

*Diskussion zu: Betriebs-/Bestandsaudit*



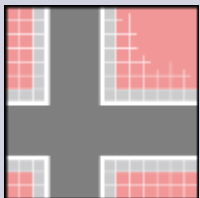


Ausreichend?  
Zu Viel?

Gegenstand der Verkehrsschau sind alle Verkehrszeichen einschließlich Fahrbahnmarkierungen und die Verkehrseinrichtungen sowie Gefahren am Fahrbahnrand und im Seitenraum. Dies gilt für alle Straßenbestandteile und Sonderwege, z. B. auch Radverkehrsanlagen und Gehwege.



Einfach?  
Verständlich?



## 2. Regel-Verkehrsschau

### 2.1 Aufgaben

...

Zur Regelverkehrsschau gehören im Einzelnen:

#### **Knotenpunkte**

Notwendigkeit, Standort, Zustand, Erkennbarkeit und Widerspruchsfreiheit von

- vorfahrtregelnder Beschilderung,
- Fahrtrichtungsbeschilderung und -markierung, ...
- Sichtbedingungen der Verkehrsteilnehmer bei Annäherung ...
- Lichtzeichenanlagen ...

#### **Streckenabschnitte** ...

- geschwindigkeitsregelnde Verkehrszeichen,
- Überholverbote ...

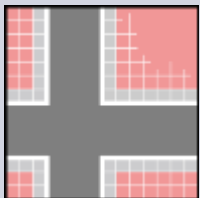
#### **Fahrbahnränder und Seitenräume** ...

- die Seitenräume: gefährliche Hindernisse und Stellen,
- passive Schutz- und Leiteinrichtungen

...

#### **Tunnel**

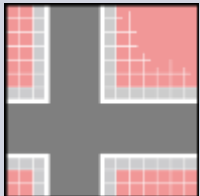
#### **sonstige Hinweisschilder und Werbetafeln**



# offensichtliche Mängel:

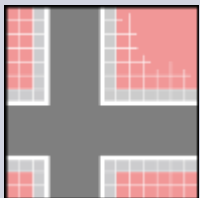


**In schlechtem Zustand, verdeckt, unleserlich**



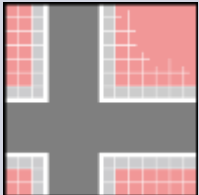


Zu beurteilen sind die Sichtbedingungen der Verkehrsteilnehmer bei Annäherung (ausreichende Sichtdreiecke, kein Parken in Sichtdreiecken) sowie die Sicht auf die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.





Lehrstuhl Straßenverkehrstechnik und T



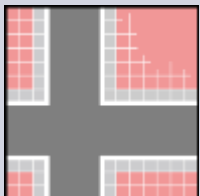


Nicht gesicherte  
Hindernisse im  
Seitenraum

### **Fahrbahnränder und Seitenräume**

Zu überprüfen sind

- die Seitenräume: gefährliche Hindernisse und Stellen,
- passive Schutz- und Leiteinrichtungen: Sinnhaftigkeit, richtiger Standort (Beginn/Ende), offensichtliche Mängel,
- die Flächen des nichtmotorisierten Verkehrs: Nutzbarkeit, Stolpergefahren.



## **2.2 Hinweise zur Durchführung**

Zur Überprüfung der zwingenden Notwendigkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen werden im Folgenden Anregungen zusammengestellt.

**Priorität für Verkehrszeichen im fließenden Verkehr:**

**Beidseitige Aufstellung von Verkehrszeichen reduzieren:**

**Periodische Kontrolle älterer Anordnungen:**

**Überprüfung ausgewählter Verkehrszeichen:**

**Überprüfung von Verkehrszeichenkombinationen:**

**Überprüfung von Doppelregelungen:**

**Überprüfung von Gefahrzeichen:**

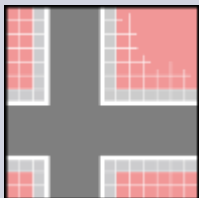
**Abbau privater Hinweisschilder:**

**Nutzung von Zonenregelungen:**

**Ausdünnung von Haltverboten:**

**Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts:**

**Verkehrseinrichtungen in Tempo 30-Zonen:**







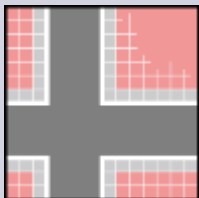
### **Beidseitige Aufstellung von Verkehrszeichen reduzieren:**

Verkehrszeichen werden häufig auf beiden Seiten der Straße oder über Kopf angebracht, nur um die Beachtung durch den Kraftfahrer zu steigern. Dies ist auf solche Fälle zu beschränken, in denen eine mehrfache Anbringung des Verkehrszeichens im gleichen Querschnitt aus Sicherheitsgründen zwingend geboten ist.

# Bei Defiziten: besondere Anforderungen an die Straßenausstattung



Foto: UDV



## Weitere Hinweise:

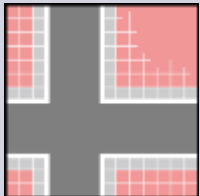
Die zum 1.9.2009 erlassene VwV-StVO hat in vielen Fällen die Voraussetzungen für das Aufstellen von Verkehrszeichen verschärft. Vorhandene Verkehrszeichen müssen den geltenden Vorgaben entsprechen und sind zu überprüfen.

z.B.

Z 136 StVO (Kinder): nicht in T-30-Zonen,

Z 274 StVO (Geschwindigkeit): Abstufung vor Ortschaften s. VwV-StVO,

Z 340 StVO (Leitlinie): Schutzstreifen für Radverkehr . . .



## 2 Regel-Verkehrsschau

### 2.1 Aufgaben

### 2.2 Hinweise zur Durchführung

### 2.3 Organisation

2.3.1 Turnus

2.3.2 Teilnehmende

2.3.3 Vorplanung und Einladung

2.3.4 Durchführung

### 2.4 Arbeitshilfen:

Elektronische Arbeitshilfe Verkehrsschau

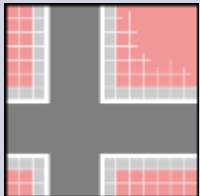
Aufbau eines Verkehrszeichenkatasters

### 2.5 Protokoll

Anhang

Beispiel 1; Beispiel 2: (Protokoll einer Regelverkehrsschau)

### 2.6 Umsetzungskontrolle

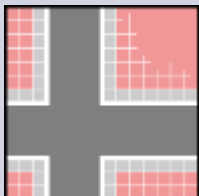


### 3 Thematische Verkehrsschauen

Verkehrsschauen, die sich besonderen Themenschwerpunkten zuwenden, werden . . . thematische Verkehrsschauen genannt.

Auch für thematische Verkehrsschauen gelten die vorstehenden Ausführungen . . ., vor allem im Hinblick auf Einladung, Planung, Unterlagen und Niederschrift, ergänzt um die nachfolgenden Einzelhinweise.

- **Nachtverkehrsschau**
- **Bahnübergangsschau**
- **Wegweisungsschau**



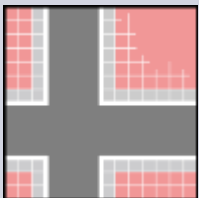
## 3.1 Nachtverkehrsschau

Die visuelle Qualität von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen soll *auch* bei Dunkelheit und unter widrigen Witterungsbedingungen gewährleistet sein. . . .Rückstrahlwerte von Verkehrszeichen können nur bei einer Nachtverkehrsschau geprüft werden.

In strittigen Fällen kann ergänzend eine messtechnische Erfassung lichttechnischer Kenngrößen zweckmäßig sein (siehe Merkblatt zur Qualitätssicherung von dauerhaft verwendeten Verkehrsschildern (MQVS)).

Eine Bewertung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ist bei trockener Witterung und immer aus der Sicht aller Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. . . Jedes Verkehrszeichen soll auf so große Entfernung hin sichtbar sein, dass eine ausreichende lange Zeit zur Informationsaufnahme gewährleistet ist.

Zu Fragen der Erkennbarkeit der Fußgänger bei Dunkelheit an Fußgängerüberwegen und der Beleuchtungsverpflichtung durch den Straßenbaulastträger wird auf Rn 15 der VwV-StVO zu § 26 sowie die Richtlinie für Fußgängerüberwege (R-FGÜ) hingewiesen.

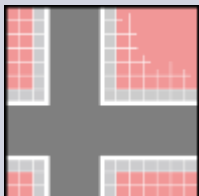




## 3.2 Bahnübergangschau

Regelmäßige Bahnübergangsschauen der für die Sicherung von schienengleichen Bahnübergängen wichtigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind erforderlich.

Die Häufigkeit richtet sich nach der VwV-StVO oder besonderer Anweisung der zuständigen Behörden und dem vorliegenden Merkblatt. Darüber hinaus soll eine (*Bahnübergangs-*) Sonderverkehrsschau durchgeführt werden, wenn dies ein Kreuzungsbeteiligter für erforderlich hält oder wenn es Ereignisse gibt, die eine Überprüfung der Sicherheit erfordern (zum Beispiel Unfälle).





### 3.3 Wegweisungsschau

Die Wegweisung soll lückenlos zum Ziel führen (Kontinuitätsprinzip), gut erkennbar und nicht durch zu viele Ziele überfrachtet sein.

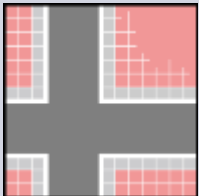
Bei Verkehrsschauen wird häufig festgestellt, dass zu viele Ziele in der Wegweisung vorhanden sind.

Nach den RWB dürfen auf dem Sekundärnetz max. 10 Ziele . . und pro Fahrtrichtung nicht mehr als 4 Ziele . .stehen (4/10-Regel). Empfohlen wird auf Grund aktueller . . eine Verringerung der Gesamtzahl der Angaben auf einem Schild auf insgesamt maximal sieben Ziele . . .

Bei Verkehrsschauen und bei der Neuordnung von Wegweisern . . . sind Informationen auf die wesentlichen Inhalte zu beschränken. Dabei sollte stets geprüft werden, ob Zielangaben auch entfernt oder gebündelt werden können, z. B. durch die Angabe „alle Richtungen“ . . .

Bei einer Verkehrsschau sollten folgende Fragen geprüft werden:

- . . .
- . . .





## 4 Verkehrsschauen aus besonderem Anlass

. . finden statt z.B. wegen der Änderung . . von Verkehrsregelungen oder der Freigabe neuer Verkehrswege, . .

Schwerpunktthemen können sein:

. . . Besondere Verkehrsteilnehmerarten . .

Schulwegkonzeptionen

Einrichtung oder Änderung von Bedarfsumleitungen für den

Autobahnverkehr

Überprüfung von Autobahnanschlussstellen (Falschfahrerproblematik)

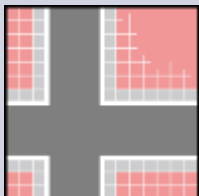
Untersuchung der Notwendigkeit von abknickenden Vorfahrten

Standort und Inhalte von Ortstafeln

Gestaltung von Haltestellen des ÖPNV . . .

Touristische Beschilderung

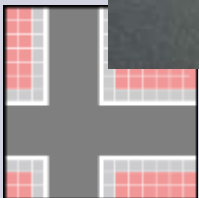
Ggf: Nicht gewidmete (private) Flächen und Straßen



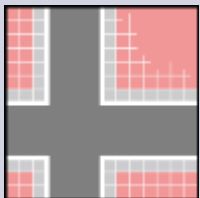
**Radweg – Ende:  
Nicht gesichert**



**Korrekte Ausführung  
nach ERA**



Überprüfungen nach Hinweisen, Beschwerden oder Anträgen, die sich auf eine bestimmte, oft streitbefangene, Örtlichkeit beschränken, sind **keine „Verkehrsschauen** aus besonderem Anlass“ im Sinne dieses Merkblattes. Solche in der Praxis als „anlassbezogene Verkehrsschauen“ bezeichneten Überprüfungen sollten nicht mit anderen Verkehrsschauen verbunden werden, da dies die **Effektivität der Durchführung erheblich beeinträchtigen** könnte und den Zeitbedarf für die nach der VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 durchzuführenden Verkehrsschauen verzerrt.



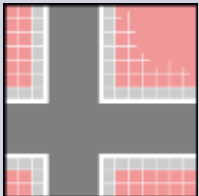
## 5 Qualifizierung

Voraussetzung für eine sachgerechte, zielführende und effiziente Durchführung von Verkehrsschauen ist, dass die **regelmäßigen Teilnehmer . . . über aktuelle fachliche Kenntnisse zu verkehrssicherheitsrelevanten Themen** verfügen.

Qualifizierung der für die Verkehrsschau zuständigen Personen ist Aufgabe der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden, sie sollten jedoch von den obersten Landesbehörden unterstützt werden

(Rn 59 der VwV-StVO §45 Abs. 3: . . .

*In der Stellenbeschreibung . .* ist auch ein entsprechender Zeitanteil für die Ausübung der Aufgabe sicher zu stellen.



Merkblatt  
für die  
Durchführung von Verkehrsschauen

M DV

R 2

