Straßenverkehrsrecht
Nachtrag

Sammlung Guttentag

Full/Möhl/Rüth

Straßenverkehrsrecht

Kommentar

Nachtrag

bearbeitet von

Karl Rüth

Oberstaatsanwalt, München

1981

Walter de Gruyter · Berlin · New York

CIP-Kurztitelaufnahme der Deutschen Bibliothek

Full, Werner:
Strassenverkehrsrecht : Kommentar zu Strassenverkehrsordnung (StVO), Strassenverkehrsgesetz (StVG), Strassenverkehrszulassungsordnung (StVZO) u. d. verkehrsrechtl. Bestimmungen aus Strafgesetzbuch (StGB) u. Strafprozessordnung (StPO) sowie zum Haftpflichtgesetz / von Werner Full ; Wolfgang Möhl ; Karl Rüth. – Berlin ; New York : de Gruyter
(Sammlung Guttentag)
NE: Möhl, Wolfgang: ; Rüth, Karl: ; GT
Nachtr. Bearb. von Karl Rüth. – 1981.
ISBN 3-11-008512-7

©

Copyright 1981 by Walter de Gruyter & Co., vormals G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Georg Reimer, Karl J. Trübner, Veit & Comp., 1000 Berlin 30

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Photokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Printed in Germany.

Satz und Druck: Saladruck, 1000 Berlin 36

Bindearbeiten: Lüderitz & Bauer, Buchgewerbe GmbH, 1000 Berlin

Vorwort

Die schnelle Fluktuation der verkehrsrechtlichen Vorschriften bedingt oftmals, daß ein umfangreicher Kommentar schon bei seinem Erscheinen nicht mehr den geltenden Rechtszustand wiedergeben kann. Bei dem im März 1980 erschienenen Kommentar zum Straßenverkehrsrecht von Full/Möhl/Rüth mußte schon die Verordnung vom 3. 7. 1979 (BGBl. I 1901) in den fertiggestellten Umbruch eingearbeitet werden. Sie betraf allerdings nur die §§ 23 und 60 der StVZO. Eine Einarbeitung der ÄnderungsVO vom 6. 11. 1979 (BGBl. I 1794) war nicht mehr möglich. Sie wurde deshalb insgesamt am Ende des Kommentars abgedruckt. Ein Hinweis bei den von der Änderung betroffenen Bestimmungen konnte noch angebracht werden. Unberücksichtigt mußte die VO vom 15. 1. 1980 (BGBl. I 37) bleiben, weil im Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung das Werk sich bereits in der Buchbinderei befand. Außerdem wäre mit einem bloßen Abdruck der ÄnderungsVO der Praxis nicht gedient gewesen; denn durch die beiden ÄnderungsVOen vom 6. 11. 1979 und vom 15. 1. 1980 wurden insgesamt 5 Paragraphen neu eingefügt und 47 Paragraphen der StVZO geändert. Nicht zuletzt wurde § 69a StVZO an 20 Stellen und § 72 StVZO an 49 Stellen umgestaltet. Nach Erscheinen des Kommentars wurde durch Gesetz vom 6. 4. 1980 (BGBl. I 413) das StVG geändert. Es bildet vor allem die Grundlage für die umfangreichen Änderungen der StVO durch die VO vom 21. 7. 1980 (BGBl. I 1060), durch die 20 Paragraphen betroffen sind. Zugleich wurde die Gelegenheit wahrgenommen, die am 1. 1. 1980 in Kraft getretene, geänderte Verwaltungsvorschrift zur StVO, die auch zahlreiche Verkehrszeichen miteinbezog, an den entsprechenden Stellen in der jetzt gültigen Fassung vollständig wiederzugeben. Um die infolge der zahlreichen Änderungsvorschriften geschaffene Unübersichtlichkeit zu beheben, haben sich Verlag und Verfasser entschlossen, alle von den Änderungen berührten Bestimmungen im vollständigen Wortlaut ihrer gegenwärtig gültigen Fassung in einem Nachtrag zusammenzustellen, um dem Benutzer ein mühevolles Suchen zu ersparen. Eine ausführliche Kommentierung gestattete der sowieso schon sehr umfangreiche Nachtrag allerdings nicht. Man mußte sich auf kurze Anmerkungen beschränken, die vor allem auf die vorgenommenen Änderungen, auf deren Inkrafttreten, sowie die Übergangsbestimmungen und die Bußgeldvorschriften hinweisen. Nur vereinzelt waren darüber hinausgehende Bemerkungen veranlaßt. Soweit strittige Fragen auftauchten, wurden diese in der Vorbemerkung behandelt, auf die in den Anmerkungen verwiesen wird. Für eine Reihe von Einzelfällen gilt die im Kommentar abgedruckte Fassung, so insbesondere für die vor Inkrafttreten der Neufassung festgestellten Vorkommnisse.

Leider war es unvermeidlich, die während der Drucklegung des Nachtrages bekanntgemachten Änderungen am Schluß zusammenzufassen (vgl. IV., S. 173 ff.); auf sie ist aber durch genauen Verweis im Text Bezug genommen.

Ich hoffe, mit dem Nachtrag ein für die Praxis brauchbares Hilfswerk gefertigt zu haben.

München, im Februar 1981

Karl Rüth

Inhaltsübersicht

Seite

I. Die durch die VO vom 21.7.1980 geänderten Bestimmungen der StVO nebst geänderter Verwaltungsvorschrift* 1

II. Die durch Gesetz vom 6.4.1980 geänderten Bestimmungen des StVG* 74

III. Die durch die VOen vom 6.11.1979 und vom 15.1.1980 geänderten Bestimmungen der StVZO* 92

IV. Ergänzungen durch Änderungen während der Drucklegung 173

* Die Einzelheiten des Inhalts und der Änderungen ergeben sich aus den Übersichten, die den einzelnen Teilen jeweils vorangestellt sind.

I. Die durch die Verordnung vom 21.7.1980 (BGBl. I 1060) geänderten Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
(nebst geänderter Verwaltungsvorschrift)

Übersicht

Vorbemerkung
§ 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge
§ 3 Geschwindigkeit
§ 5 Überholen
§ 8 Vorfahrt, mit geänderter VwV
§ 9 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren
§ 10 Einfahren und Anfahren
§ 12 Halten und Parken
§ 13 Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit
§ 15a Abschleppen von Fahrzeugen
§ 16 Warnzeichen
§ 17 Beleuchtung
§ 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers
§ 26 Fußgängerüberwege, mit geänderter VwV
§ 29 Übermäßige Straßenbenutzung, mit geänderter VwV
§ 30 Umweltschutz und Sonntagsfahrverbot
§ 34 Unfall
§ 37 Wechsellichtzeichen und Dauerlichtzeichen, mit geänderter VwV
§ 39 Verkehrszeichen mit geänderter VwV
§ 41 Vorschriftszeichen, geändert wurde die VwV zu Zeichen 205 und Zeichen 205 und 206
§ 41 Vorschriftszeichen, geänderte Bemerkungen zu den Zeichen 224, 237, 239, 241
§ 41 Vorschriftszeichen, Änderung der VwV zu Zeichen 245, 269, 274
§ 41 Vorschriftszeichen, geänderte Bemerkung zu Zeichen 277, 286, 290, 291, 292
§ 41 Vorschriftszeichen, geändert wurde die VwV zu Zeichen 295
§ 42 Richtzeichen, Änderung des Zeichens 307
§ 42 Richtzeichen, geänderte Bemerkung zu den Zeichen 314, 315, Einführung der Zeichen 325, 326
§ 42 Richtzeichen, geändert wurde die VwV zu Zeichen 432
§ 43 Verkehrseinrichtungen
§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
§ 46 Ausnahmegenehmigung und Erlaubnis, zugleich mit geänderter VwV
§ 47 Örtliche Zuständigkeit
§ 49 Ordnungswidrigkeiten

Vorbemerkung

Das Gesetz vom 6.4.1980 (BGBl. I 413), durch das vor allem die Ermächtigungsvorschriften des § 6 StVG erweitert wurden, bietet die Grundlage für die meisten der durch die VO vom 21.7.1980 (BGBl. I 1060) vorgenommenen Änderungen der StVO. Als wesentliche Neuerungen mögen hervorgehoben werden: 1. Die Pflicht für Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege zu benutzen, falls keine Radwege vorhanden sind (§ 2 Abs. 5); 2. die Einschränkung des zulässigen Parkens für schwere Fahrzeuge (§ 12 Abs. 3a); 3. Verbot des Abschleppens über eine längere Strecke auf der Autobahn (§ 15a); 4. Beleuchtungspflicht für schwere Fahrzeuge (§ 17 Abs. 4); 5. das Verbot nicht nur unnötigen Lärms, sondern auch vermeidbarer Abgasbelästigungen (§ 13 Abs. 1 S. 1); 6. Einführung eines gelb blinkenden, schräg nach unten gerichteten Pfeils (§ 37 Abs. Nr. 3); 7. die Pflicht für Kraftfahrer, Schrittgeschwindigkeit einzuhalten, wenn auf einem Fußweg Fahrzeugverkehr zugelassen (Zeichen 241); 8. die Möglichkeit, das Parken nach Zeichen 314, 315 auf bestimmte Fahrzeugarten oder zu Gunsten der Anwohner und Schwerbehinderten zu beschränken; 9. Einführung verkehrsberuhigter Bereiche (Zeichen 325, 326); 10. Erweiterung der zulässigen Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden (§ 45 Abs. 1, 1a, 1b, 1c, 4).

Die Änderung der Verwaltungsvorschrift vom 22.6.1979 (VkBl. 79, 390), die am 1.1.1980 in Kraft trat, war insbesondere notwendig geworden, um einige Vorschriften entsprechend den inzwischen gewonnenen Erfahrungen praktikabler und verkehrssicherer zu gestalten. Im wesentlichen handelt es sich um die Neufassung über die Genehmigung von: a) motorsportlichen Veranstaltungen, b) Großraum- und Schwerverkehr, sowie c) Neuregelung für Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse nach Zeichen 245 (vgl. amtl. Begr. in VkBl. 79, 401).

Die allgemeine Bezeichnung Vwv-StVO wurde in VwV-StVO geändert. Außerdem wurde die allgemeine Verwaltungsvorschrift in die Abschnitte A bis C unterteilt (im Nachtrag blieb dies unberücksichtigt, weil es auf die Benutzung der VwV keinen Einfluß hat).

Auf eine umfassende Kommentierung der neuen Regelungen mußte verzichtet werden. Außerdem bieten sie nur selten einen Spielraum für Zweifelsfragen. Wo diese in Erscheinung treten, ist bei den einzelnen Bestimmungen hingewiesen.

Die Verwaltungsvorschrift zur Änderung der VwV-StVO vom 21.7.1980 (VkBl. 80, 520) wurde im Rahmen der „Ergänzungen" (S. 173 ff.) berücksichtigt.

§ 2

Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(1) Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen, von zwei Fahrbahnen die rechte.

(2) Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit.

(3) Fahrzeuge, die in Längsrichtung einer Schienenbahn verkehren, müssen diese, soweit möglich, durchfahren lassen.

(4) Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Sie haben rechte Radwege zu benutzen; linke Radwege dürfen sie nur benutzen, wenn diese für die Gegenrichtung freigegeben sind (Zeichen 237). Sie haben ferner rechte Seitenstreifen zu benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Das gilt auch für Fahrräder mit Hilfsmotor, die

1. auf ebener Strecke nicht schneller als 25 km/h fahren können oder

2. durch Treten fortbewegt werden.

(5) Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Das gilt nicht, wenn Radwege vorhanden sind. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen.

1 Durch die VO v. 21.7.1980, BGBl. I 1060, wurde der frühere Satz 2 des Abs. 4 durch die Sätze 2 bis 4 ersetzt und Abs. 5 angefügt.

2 Bislang war es umstritten, unter welchen Voraussetzungen Radfahrer auch den linken Radweg benutzen dürfen (vgl. § 2 StVO Rdn 16 des Kommentars). Die Neufassung klärt die Rechtslage. Die Sätze 3 und 4 entsprechen der bisherigen Regelung.

3 Abs. 5 entspricht einer Empfehlung des Verkehrsgerichtstages 1979. Verantwortlich für die Einhaltung der Bestimmungen sind die Erziehungsberechtigten und Aufsichtspflichtigen.

Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 2 StVO. Bei Verstößen gegen Abs. 5 können nur die Aufsichtspflichtigen bzw. Erziehungsberechtigten zur Verantwortung gezogen werden (§§ 12, 14 OWiG). **4**

§ 3

Geschwindigkeit

(1) Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf nur so schnell fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann. Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, daß dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muß er jedoch so langsam fahren, daß er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann.

(2) Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, daß sie den Verkehrsfluß behindern.

(2a) Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen

1. innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge 50 km/h,

2. außerhalb geschlossener Ortschaften

a) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t bis 7,5 t ausgenommen Personenkraftwagen, für Personenkraftwagen mit Anhängern und Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t mit Anhänger und für Kraftomnibusse, auch mit Gepäckanhänger 80 km/h,

b) für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t, für alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger, ausgenommen Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t und für Kraftomnibusse mit Fahrgästen, für die keine Sitzplätze mehr zur Verfügung stehen 60 km/h,

c) für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t 100 km/h,

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung gilt nicht auf Autobahnen (Zeichen 330) sowie auf anderen Straßen mit Fahrbahnen für eine Richtung, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Sie gilt ferner nicht auf Straßen, die mindestens zwei durch Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) oder durch Leitlinien (Zeichen 340) markierte Fahrstreifen für jede Richtung haben.

(4) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für Kraftfahrzeuge mit Schneeketten auch unter günstigsten Umständen 50 km/h.

1 Die Abs. 2a und 4 wurden durch die VO vom 21.7.1980 BGBl. I 1060 eingefügt. Ermächtigungsvorschrift: § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG.

2 *Der Abs. 2a* stellt klar, daß

„die Verminderung der Geschwindigkeit und die Bremsbereitschaft für sich allein nicht genügen; vielmehr wird durch die Formulierung „Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen" deutlich gemacht, daß von dem Fahrzeugführer das Äußerste an Sorgfalt verlangt wird, um eine Gefährdung der Kinder, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu vermeiden" (amtl. Begr.).

3 Abs. 2a übernimmt die von der Rechtsprechung schon bisher entwickelten Grundsätze (vgl. § 1 StVO Rdn. 57 bis 68 des Kommentars), geht jedoch insoweit über die bisherige Rechtsprechung hinaus, als gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen jeder Vertrauensgrundsatz auf verkehrsgerechtes Verhalten entfällt. Eine klare Abgrenzung, bis zu welchem Alter der Begriff „Kind" reicht, ist nicht möglich. Zu den „Kindern" zählen aber nicht nur die Kleinkinder (bis etwa 6 Jahren, vgl. Rdn. 71, 72 a. a. O.), sondern auch Schulkinder zumindest bis 14 Jahren (vgl. Rdn. 70, 73 bis 77 a. a. O.). Gleichgültig ist, ob die in Abs. 2a besonders geschützten Personen als Fußgänger, Radfahrer, im Rollstuhl oder die Kinder mit Rollschuhen oder ähnlichen Fortbewegungsmitteln in Erscheinung treten. Abs. 2a gilt nicht gegenüber kraftfahrenden Verkehrsteilnehmern.

4 Zu *Abs. 4* führt die amtl. Begr. aus:

„Nach § 37 Abs. 2 StVZO müssen Einrichtungen, die das sichere Fahren auf schneebedeckter oder vereister Fahrbahn ermöglichen sollen (Schneeketten), so beschaffen und angebracht sein, daß sie die Fahrbahn nicht beschädigen können. Ein Nachweis dieser Eigenschaften, z. B. durch eine Bauartgenehmigung, wird nicht gefordert.

Einrichtungen, die die Greifwirkung bei Fahrten außerhalb befestigter Straßen erhöhen sollen, brauchen nach § 37 Abs. 1 StVZO beim Befahren befestigter Straßen nicht abgenommen werden, wenn sie so beschaffen und angebracht sind, daß sie die Fahrbahn nicht beschädigen können. Solche Einrichtungen sind bauartgenehmigungspflichtig. Eine Prüfungskommission beim Kraftfahrt-Bundesamt führt auf Antrag Prüfungen durch.

Wie eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zeigt, sind auch bauartgenehmigte Schneeketten nur bedingt straßenschonend. Dabei darf die Tatsache nicht übersehen werden, daß eine Schneekette, die einerseits auf Schnee und Eis wirkungsvoll sein soll, andererseits auf schnee- und eisfreier Straße nur bedingt straßenschonend sein kann.

Infolge der Aufhebung der Zulassung von Spikes-Reifen werden bei winterlichen Straßenverhältnissen wieder verstärkt Schneeketten verwendet. Aus Gründen der Straßenschonung und der Verkehrssicherheit hat die Bundesanstalt für Straßenwesen und der Fachausschuß Kraftfahrzeugtechnik vorgeschlagen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Fahren mit Schneeketten auf 50 km/h festzulegen. Dieser Wert ist nicht neu; denn bereits in den Bauartgenehmigungen wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit, in der Regel 50 km/h, festgelegt."

5 Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO.

§ 5

Überholen

(1) Es ist links zu überholen.

(2) Überholen darf nur, wer übersehen kann, daß während des ganzen Überholvorganges jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.

(3) Das Überholen ist unzulässig:

1. bei unklarer Verkehrslage oder

2. wo es durch Verkehrszeichen (Zeichen 276, 277) verboten ist.

(4) Wer zum Überholen ausscheren will, muß auf den nachfolgenden Verkehr achten. Beim Überholen muß ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. Der Überholende muß sich sobald wie möglich wieder nach rechts einordnen. Er darf dabei den Überholten nicht behindern.

(4a) Das Ausscheren zum Überholen und das Wiedereinordnen sind rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

(5) Außerhalb geschlossener Ortschaften darf das Überholen durch kurze Schall- oder Leuchtzeichen angekündigt werden. Wird mit Fernlicht geblinkt, so dürfen entgegenkommende Fahrzeugführer nicht geblendet werden.

(6) Wer überholt wird, darf seine Geschwindigkeit nicht erhöhen. Der Führer eines langsameren Fahrzeugs muß seine Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, notfalls warten, wenn nur so mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen möglich ist. Hierzu können auch geeignete Mehrzweckstreifen in Anspruch genommen werden.

(7) Wer seine Absicht, nach links abzubiegen, ankündigt und sich eingeordnet hat, ist rechts zu überholen. Schienenfahrzeuge sind rechts zu überholen. Nur wer das nicht kann, weil die Schienen zu weit rechts liegen, darf links überholen. Auf Fahrbahnen für eine Richtung dürfen Schienenfahrzeuge auch links überholt werden.

Die VO vom 21.7.1980, BGBl. I 1060, hat lediglich in Abs. 6 den S. 3 angefügt. Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 5 StVO.

§ 8

Vorfahrt

(1) An Kreuzungen und Einmündungen hat die Vorfahrt, wer von rechts kommt. Das gilt nicht,

1. wenn die Vorfahrt durch Verkehrszeichen besonders geregelt ist (Zeichen 205, 206, 301, 306) oder

2. für Fahrzeuge, die aus einem Feld- oder Waldweg auf eine andere Straße kommen.

(2) Wer die Vorfahrt zu beachten hat, muß rechtzeitig durch sein Fahrverhalten, insbesondere durch mäßige Geschwindigkeit, erkennen lassen, daß er warten wird. Er darf nur weiterfahren, wenn er übersehen kann, daß er den, der die Vorfahrt hat, weder gefährdet noch wesentlich behindert. Kann er das nicht übersehen, weil die Straßenstelle unübersichtlich ist, so darf er sich vorsichtig in die Kreuzung oder Einmündung hineintasten, bis er die Übersicht hat. Auch wenn der, der die Vorfahrt hat, in die andere Straße abbiegt, darf ihn der Wartepflichtige nicht wesentlich behindern.

(3) Diese Vorschriften gelten für Fahrzeuge aller Art. Fußgänger, die Fahrzeuge mitführen, müssen stets warten.

VwV zu § 8:

Zu Absatz 1
Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen

I. 1. Kreuzungen und Einmündungen sollten auch für den Ortsfremden erkennbar sein. Wünschenswert ist es, daß sie schon durch ihre bauliche Beschaffenheit auffallen. Wenn das nicht der Fall ist, sollten bei der Straßenbaubehörde bauliche Veränderungen angeregt werden. Ist eine ausreichende Erkennbarkeit nicht gewährleistet, sollten die zu der Kreuzung oder Einmündung gehörenden Verkehrszeichen (positive und negative Vorfahrtszeichen oder Gefahrzeichen 102 „Kreuzung") in der Regel auf beiden Seiten der Straße und ausnahmsweise auch über der Fahrbahn angebracht werden. Auch ergänzende Maßnahmen, wie Veränderung des Unterbrechungsverhältnisses der Leitlinien in der untergeordneten Straße, verzerrte Wiedergabe der aufgestellten Schilder auf der Fahrbahn (Nummer 3 vor Zeichen 350) in ausreichender Entfernung oder eine besondere Beleuchtung können sich empfehlen.

2. Bei schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen ist zu prüfen, ob für den Wartepflichtigen die Tatsache, daß er an dieser Stelle andere durchfahren lassen muß, deutlich erkennbar ist, und ob die Sicht aus dem schräg an der Straße mit Vorfahrt wartenden Fahrzeug ausreicht. Ist das nicht der Fall, so ist mit den Maßnahmen zu I 1 und II zu helfen; des öfteren wird es sich empfehlen, bei der Straßenbaubehörde eine Änderung des Kreuzungswinkels anzuregen.

II. Die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen soll so sein, daß es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt sollte, wenn möglich, die Entscheidung darüber getroffen werden, ob an Kreuzungen der Grundsatz „Rechts vor Links" gelten soll oder eine Regelung durch Verkehrszeichen vorzuziehen ist und welche Straße dann die Vorfahrt erhalten soll. Bei jeder Regelung durch Verkehrszeichen ist zu prüfen, ob die Erfaßbarkeit der Regelung durch Längsmarkierungen (Mittellinien und Randlinien, die durch rückstrahlende Bodennägel verdeutlicht werden können) im Verlauf der Straße mit Vorfahrt verbessert werden kann.

1. Im Verlauf einer durchgehenden Straße sollte die Regelung stetig sein. Ist eine solche Straße an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage versehen oder positiv beschildert, so sollte an der nächsten nicht „Rechts vor Links" gelten, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.

2. Einmündungen von rechts sollte die Vorfahrt grundsätzlich genommen werden. Nur wenn beide Straßen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen (z. B. Wohnstraßen) und auf beiden nur geringer Verkehr herrscht, bedarf es nach der Erfahrung einer Vorfahrtbeschilderung nicht.

3. An Kreuzungen sollte der Grundsatz „Rechts vor Links" nur gelten, wenn

a) die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben.

b) keine der Straßen, etwa durch Straßenbahngleise, Baumreihen, durchgehende Straßenbeleuchtung, ihrem ortsfremden Benutzer den Eindruck geben kann, er befinde sich auf der wichtigeren Straße,

c) die Sichtweite nach rechts aus allen Kreuzungszufahrten etwa gleich groß ist und

d) in keiner der Straßen in Fahrstreifen nebeneinander gefahren wird.

4. Müßte wegen des Grundsatzes der Stetigkeit (Nummer 1) die Regelung „Rechts vor Links" für einen ganzen Straßenzug aufgegeben werden, weil für eine einzige Kreuzung eine solche Regelung nach Nummer 3 nicht in Frage kommt, so ist zu prüfen, ob nicht die hindernde Eigenart dieser Kreuzung, z. B. durch Angleichung der Sichtweiten, durch Fällen von Bäumen im Kreuzungsbereich beseitigt werden kann.

5. Der Grundsatz „Rechts vor Links" sollte außerhalb geschlossener Ortschaften nur für Kreuzungen und Einmündungen im Verlauf von Straßen mit ganz geringer Verkehrsbedeutung gelten.

6. Scheidet die Regelung „Rechts vor Links" aus, so ist die Frage, welcher Straße die Vorfahrt zu geben ist, unter Berücksichtigung des Straßencharakters, der Verkehrsbelastung, der übergeordneten Verkehrslenkung und des optischen Eindrucks der Straßenbenutzer zu entscheiden. Keinesfalls darf die amtliche Klassifizierung der Straßen entscheidend sein.

a) Ist eine der beiden Straßen eine Vorfahrtstraße oder sind auf einer der beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte in der Regel diese Straße die Vorfahrt erhalten. Davon sollte nur abgewichen werden, wenn die Verkehrsbelastung der anderen Straße wesentlich stärker ist oder wenn diese wegen ihrer baulichen Beschaffenheit dem, der sie befährt, den Eindruck vermitteln kann, er befände sich auf der wichtigeren Straße (z. B. Straßen mit Mittelstreifen oder mit breiter Fahrbahn oder mit Straßenbahngleisen).

b) Sind beide Straßen Vorfahrtstraßen oder sind auf beiden Straßen die benachbarten Kreuzungen positiv beschildert, so sollte der optische Eindruck, den die Fahrer von der von ihnen befahrenen Straße haben, für die Wahl der Vorfahrt wichtiger sein als die Verkehrsbelastung.

c) Wird entgegen diesen Grundsätzen entschieden oder sind aus anderen Gründen Mißverständnisse über die Vorfahrt zu befürchten, so muß die Wartepflicht entweder besonders deutlich gemacht werden (z. B. durch Markierung, mehrfach wiederholte Beschilderung), oder es sind Lichtzeichenanlagen anzubringen. Erforderlichenfalls sind bei der Straßenbaubehörde bauliche Maßnahmen anzuregen.

7. Bei Kreuzungen mit mehr als vier Zufahrten ist zu prüfen, ob nicht einzelne Kreuzungszufahrten verlegt oder gesperrt werden können. In anderen Fällen kann die Einrichtung von der Kreuzung wegführender Einbahnstraßen in Betracht kommen.

8. Bei der Vorfahrtregelung sind die Interessen der öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen; wenn es mit den unter Nummer 6 dargelegten Grundsätzen vereinbart ist, sollten diejenigen Kreuzungsfahrten Vorfahrt erhalten, in denen öffentliche Verkehrsmittel linienmäßig verkehren. Kann einer Straße, auf der eine Schienenbahn verkehrt, die Vorfahrt durch Verkehrszeichen nicht gegeben werden, so ist eine Regelung durch Lichtzeichen erforderlich; keinesfalls darf auf einer solchen Kreuzung die Regel „Rechts vor Links" gelten.

III. 1. Als Vorfahrtstraßen sollen nur Straßen gekennzeichnet sein, die über eine längere Strecke die Vorfahrt haben und an zahlreichen Kreuzungen bevorrechtigt sind. Dann sollte die Straße solange Vorfahrtstraße bleiben, wie sich das Erscheinungsbild der Straße und ihre Verkehrsbedeutung nicht ändern. Bei der Auswahl von Vorfahrtstraßen ist der Blick auf das gesamte Straßennetz wichtig.

a) Bundesstraßen, auch in ihren Ortsdurchfahrten, sind in aller Regel als Vorfahrtstraßen zu kennzeichnen.

b) Innerhalb geschlossener Ortschaften gilt das auch für sonstige Straßen mit durchgehendem Verkehr.

c) Außerhalb geschlossener Ortschaften sollten alle Straßen mit erheblicherem Verkehr Vorfahrtstraßen werden.

2. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten im Zuge von Vorfahrtstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften Linksabbiegestreifen angelegt werden, auch wenn der abbiegende Verkehr nicht stark ist. Linksabbiegestreifen sind um so dringlicher, je schneller die Straße befahren wird.

3. Über die Beschilderung von Kreuzungen und Einmündungen vgl. VII zu Zeichen 205 und 206, von Vorfahrtstraßen vgl. II zu Zeichen 306 und 307, von Bundes- und Europastraßen vgl. zu Zeichen 401 und 410.

IV. Über die Verkehrsregelung durch Polizeibeamte und Lichtzeichen vgl. zu § 36 Abs. 2 und 4 sowie IV zu den Nummern 1 und 2 zu § 37 Abs. 2.

1 Durch die Bek. des BMV vom 22. 6. 1979, VKBl. 79, 390, wurde der letzte Satz in Nr. II 6 der VwV („Dies gilt in der Regel auch, wenn eine Einmündung über einen Gehweg mit abgesenktem Bordstein führt") gestrichen. Die Streichung steht im Zusammenhang mit der Änderung der VwV-StVO zu Zeichen 205 u. 206 (amtl. Begr. VKBl. 79, 401).

2 Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 8 StVO.

§ 9

Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren

(1) Wer abbiegen will, muß dies rechtzeitig und deutlich ankünigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen. Wer nach rechts abbiegen will, hat sein Fahrzeug möglichst weit rechts, wer nach links abbiegen will, bis zur Mitte, auf Fahrbahnen für eine Richtung möglichst weit links einzuordnen, und zwar rechtzeitig. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf längs verlegten Schienen nur einordnen, wenn er kein Schienenfahrzeug behindert. Vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten; vor dem Abbiegen ist es dann nicht nötig, wenn eine Gefährdung nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.

(2) Radfahrer, die abbiegen wollen, müssen an der rechten Seite der in gleicher Richtung abbiegenden Kraftfahrzeuge bleiben.

(3) Wer abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen, Schienenfahrzeuge, Fahrräder mit Hilfsmotor und Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Dies gilt auch gegenüber Linienomnibussen und sonstigen Fahrzeugen, die gekennzeichnete Sonderfahrstreifen benutzen. Auf Fußgänger muß er besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig, muß er warten.

(4) Wer nach links abbiegen will, muß entgegenkommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollen, durchfahren lassen.

(5) Beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden und beim Rückwärtsfahren muß sich der Fahrzeugführer darüber hinaus so verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.

1 Durch die VO vom 21. 7. 1980, BGBl. I 1060, wurde in Abs. 3 der Satz 2 eingefügt. Dies war erforderlich, um klarzustellen, daß die auf Sonderfahrstreifen fahrenden Fahrzeuge dem Gegenverkehr zuzurechnen sind. Vgl. amtl. Begr. in VKBl. 80, 515.

2 Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 9 StVO

§ 10

Einfahren und Anfahren

Wer aus einem Grundstück oder aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326) auf eine Straße oder von anderen Straßenteilen auf die Fahrbahn einfahren oder

vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich dabei so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen. Er hat seine Absicht rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.

Die VO vom 21. 7. 1980, BGBl. I 1060, fügte in Satz 1 „oder aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325/326)" ein. **1**

Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 10 StVO. **2**

§ 12

Halten und Parken

(1) Das Halten ist unzulässig

1. an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen,

2. im Bereich von scharfen Kurven,

3. auf Beschleunigungsstreifen und auf Verzögerungsstreifen,

4. auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu 5 m davor,

5. auf Bahnübergängen,

6. soweit es durch folgende Verkehrszeichen oder Lichtzeichen verboten ist:

a) Halteverbot (Zeichen 283),
b) eingeschränktes Halteverbot (Zeichen 286),
c) Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295 Buchstabe b), bb)
d) Richtungspfeile auf der Fahrbahn (Zeichen 297),
e) rotes Dauerlicht (§ 37 Abs. 3) und

7. bis zu 10 m vor Lichtzeichen und den Zeichen „Dem Schienenverkehr Vorrang gewähren" (Zeichen 201), „Vorfahrt gewähren!" (Zeichen 205) und „Halt! Vorfahrt gewähren!" (Zeichen 206), wenn sie dadurch verdeckt werden.

(1a) Taxen ist das Halten verboten, wenn sie einen Fahrstreifen benutzen, der ihnen und den Linienomnibussen vorbehalten ist, ausgenommen an Bushaltestellen zum sofortigen Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen.

(2) Wer sein Fahrzeug verläßt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig

1. vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten,

2. wenn es die Benutzung gekennzeichneter Parkflächen verhindert,

3. vor Grundstücksein- und ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber,

4. bis zu je 15 m vor und hinter Haltestellenschildern (Zeichen 224 und 226),

5. an Taxenständen (Zeichen 229),

6. vor und hinter Andreaskreuzen (Zeichen 201)

a) innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 310 und 311) bis zu je 5 m,
b) außerhalb geschlossener Ortschaften bis zu je 50 m,

7. über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (§ 41 Abs. 3 Nr. 7) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist und
8. soweit es durch folgende Verkehrszeichen verboten ist:

a) Vorfahrtstraße (Zeichen 306), außerhalb geschlossener Ortschaften,
b) Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 Buchstabe a)) oder einseitige Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296 Buchstabe b)),
c) Parken auf Gehwegen (Zeichen 315), auch mit Zusatzschild,
d) Grenzmarkierung für Parkverbote (Zeichen 299) und
e) Parkplatz (Zeichen 314) mit Zusatzschild.

(3a) Mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 t zulässiges Gesamtgewicht ist innerhalb geschlossener Ortschaften

1. in reinen und allgemeinen Wohngebieten,
2. in Sondergebieten, die der Erholung dienen,
3. in Kurgebieten und
4. in Klinikgebieten

das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig.

Das gilt nicht auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen sowie für das Parken von Linienomnibussen an Endhaltestellen.

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch für den, der nur halten will; jedenfalls muß auch er dazu auf der rechten Seite rechts bleiben. Soweit auf der rechten Seite Schienen liegen sowie in Einbahnstraßen (Zeichen 220) darf links gehalten und geparkt werden. Taxen dürfen, wenn die Verkehrslage es zuläßt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, halten, um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen.

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, so ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg zu benutzen.

(4b) Ist Schwerbehinderten mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden sowie Anwohnern das Parken mit besonderem Parkausweis erlaubt (Zusatzschilder zu den Zeichen 286, 314 und 315), so ist der Ausweis am Kraftfahrzeug gut sichtbar anzubringen.

(5) Es ist platzsparend zu parken; das gilt in der Regel auch für das Halten.

Geänderte VwV vgl. unten S. 173, Rdn. 1.

1 **I.** Die VO vom 21.7.80, BGBl. I 1060, fügte Abs. 3a und Abs. 4b ein und ergänzte Abs. 4. Abs. 3a tritt am 1.8.1981, die übrigen neuen Regelungen am 1.8.1980 in Kraft

(Art. 3 der VO vom 21. 7. 1980). Ermächtigungsgrundlage sind die neu geschaffenen Bestimmungen des § 6 StVG (Abs. 1 Nr. 3 d, e, Nr. 13, 14, 15). Auf die amtl. Begr. zu § 6 StVG wird verwiesen.

II. „Die Regelung in § 12 Abs. 3 a trägt dem § 6 Abs. 1 Nr. 3 d, e Rechnung. Das Parkverbot wird beschränkt auf die reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebiete, auf die Sondergebiete, die der Erholung dienen (z. B. Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete), auf Kurgebiete und Klinikgebiete. Diese Begriffe sind der Baunutzungsverordnung vom 15. September 1977 BGBl. I S. 1763) entnommen. Sie sind dort auch näher definiert. Bei Auswahl der Gebiete, in denen das Parkverbot gelten soll, ist der Bundesminister für Verkehr von folgenden Erwägungen ausgegangen: Im Interesse des Schutzes der Nachtruhe der Wohnbevölkerung vor Lärm- und Abgasbelästigungen durch ankommende und abfahrende Lkw ist das Nachtparkverbot dort unerläßlich, wo die Wohn- und Erholungsfunktion eines Gebietes eindeutig im Vordergrund steht. Da es sich auf der anderen Seite um einen nicht ganz unerheblichen Eingriff in den Gewerbebetrieb eines Unternehmers handelt, sollen die Gebiete vom Parkverbot ausgenommen sein, die nicht in erster Linie dem Wohnen oder der Erholung dienen, z. B. Kerngebiete, Gewerbegebiete, Industriegebiete, aber auch die sogenannten Mischgebiete." (amtl. Begr.) **2**

Der Verordnungsgeber hat auf eine Konkretisierung des Begriffs „regelmäßig" in Abs. 3 a bewußt verzichtet. Die amtl. Begr. führt dazu u. a. aus: **3**

„Zur Verdeutlichung sei bemerkt, daß nicht gewollt ist, das Parken im Einzelfall zu verbieten. Das wäre zu weitgehend.

Nicht der Unternehmer soll getroffen werden, der selbst oder dessen Fahrer den Lkw ein- oder zweimal, d. h. in Ausnahmefällen, in den betroffenen Gebieten parkt. Das Parkverbot soll sich vielmehr auf den Unternehmer beziehen, der die Straße dadurch als Betriebshof mißbraucht, daß er Nacht für Nacht oder an den Wochenenden, und damit regelmäßig, seinen Lkw dort parkt oder parken läßt. Dabei würde ein gelegentliches Aussparen einiger Nächte oder einiger Wochenenden der Regelmäßigkeit nicht entgegenstehen.

Daß das Nachtparkverbot auf für schwere Kraftfahrzeuge entsprechend ausgewiesenen Parkplätzen nicht gelten soll, ist selbstverständlich. Die zuständigen Behörden haben es in der Hand, diese Parkplätze so auszuwählen, daß sich der Lkw-Betrieb darauf nicht störend auf die Nachbarschaft auswirkt."

III. Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 12 StVO. **4**

§ 13

Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit

(1) An Parkuhren darf nur während des Laufens der Uhr, an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein, der am oder im Fahrzeug von außen gut sichtbar angebracht sein muß, für die Dauer der zulässigen Parkzeit gehalten werden.

Die Parkzeitregelungen können auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein.

(2) Im Bereich eines Zonenhalteverbots (Zeichen 290 und 292) oder wo durch ein Zusatzschild zum Zeichen 314 oder 315 die Benutzung einer Parkscheibe (Bild 291) vorgeschrieben ist, ist das Parken (§ 12 Abs. 2) nur erlaubt

1. für die Zeit, die auf dem Zeichen 290 oder dem Zusatzschild zum Zeichen 314 oder 315 angegeben ist und

2. wenn das Fahrzeug eine von außen gut lesbare Parkscheibe hat und wenn der Zeiger der Scheibe auf den Strich der halben Stunde eingestellt ist, die dem Zeitpunkt des Anhaltens folgt.

Wo in der Halteverbotszone Parkuhren oder Parkscheinautomaten aufgestellt sind, gelten deren Anordnungen.

Im übrigen bleiben die Halt- und Parkverbote des § 12 unberührt.

(3) Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit brauchen nicht betätigt zu werden

1. beim Ein- und Aussteigen sowie

2. zum Be- und Entladen.

Geänderte VwV vgl. unten S. 173, Rdn. 2.

1 Die VO vom 21. 7. 1980, BGBl. I 1060, änderte die Überschrift, faßte Abs. 1 und Satz 2 des Abs. 2 neu und fügte Abs. 3 an. In Kraft seit 1. 8. 1980.

2 Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 13 StVO.

§ 15a

Abschleppen von Fahrzeugen

(1) Beim Abschleppen eines auf der Autobahn liegengebliebenen Fahrzeugs ist die Autobahn (Zeichen 330) bei der nächsten Ausfahrt zu verlassen.

(2) Beim Abschleppen eines außerhalb der Autobahn liegengebliebenen Fahrzeugs darf nicht in die Autobahn eingefahren werden.

(3) Während des Abschleppens haben beide Fahrzeuge Warnblinklicht einzuschalten.

1 Die Bestimmung wurde eingefügt durch die VO vom 21. 7. 1980, BGBl. I 1060; in Kraft seit 1. 8. 1980.

2 Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 15a StVO.

§ 16

Warnzeichen

(1) Schall- und Leuchtzeichen darf nur geben

1. wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt (§ 5 Abs. 5) oder

2. wer sich und andere gefährdet sieht.

(2) Der Führer eines Schulbusses muß Warnblinklicht einschalten, solange Kinder ein- und aussteigen. Im übrigen darf außer beim Liegenbleiben (§ 15) und beim Abschleppen

von Fahrzeugen (§ 15a) Warnblinklicht nur einschalten, wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet.

(3) Schallzeichen dürfen nicht aus einer Folge verschieden hoher Töne bestehen.

Die Fassung von Abs. 2 Satz 2 beruht auf der VO vom 21.7.1980, BGBl. I 1060; in Kraft seit 1.8.1980. 1

Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 16 StVO. 2

§ 17

Beleuchtung

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder wenn die Sichtverhältnisse es sonst erfordern, sind die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen zu benutzen. Die Beleuchtungseinrichtungen dürfen nicht verdeckt oder verschmutzt sein.

(2) Mit Begrenzungsleuchten (Standlicht) allein darf nicht gefahren werden. Auf Straßen mit durchgehender, ausreichender Beleuchtung darf auch nicht mit Fernlicht gefahren werden. Es ist rechtzeitig abzublenden, wenn ein Fahrzeug entgegenkommt oder mit geringem Abstand vorausfährt oder wenn es sonst die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße erfordert. Wenn nötig, ist entsprechend langsamer zu fahren.

(3) Behindert Nebel, Schneefall oder Regen die Sicht erheblich, dann ist auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren. Nur bei solcher Witterung dürfen Nebelscheinwerfer eingeschaltet sein. Bei zwei Nebelscheinwerfern genügt statt des Abblendlichts die zusätzliche Benutzung der Begrenzungsleuchten. An Krafträdern ohne Beiwagen braucht nur der Nebelscheinwerfer benutzt zu werden. Nebelschlußleuchten dürfen nur dann benutzt werden, wenn durch Nebel die Sichtweite weniger als 50 m beträgt.

(4) Haltende Fahrzeuge sind außerhalb geschlossener Ortschaften mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, nur die der Fahrbahn zugewandte Fahrzeugseite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen; eigene Beleuchtung ist entbehrlich, wenn die Straßenbeleuchtung das Fahrzeug auf ausreichende Entfernung deutlich sichtbar macht. Auf der Fahrbahn haltende Fahrzeuge, ausgenommen Personenkraftwagen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t und Anhänger sind innerhalb geschlossener Ortschaften stets mit eigener Lichtquelle zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen. Fahrzeuge, die ohne Schwierigkeiten von der Fahrbahn entfernt werden können, wie Krafträder, Fahrräder mit Hilfsmotor, Fahrräder, Krankenfahrstühle, einachsige Zugmaschinen, einachsige Anhänger, Handfahrzeuge oder unbespannte Fuhrwerke dürfen bei Dunkelheit dort nicht unbeleuchtet stehengelassen werden.

(5) Führen Fußgänger einachsige Zug- oder Arbeitsmaschinen an Holmen oder Handfahrzeuge mit, so ist mindestens eine nach vorn und hinten gut sichtbare, nicht blendende Leuchte mit weißem Licht auf der linken Seite anzubringen oder zu tragen.

(6) Suchscheinwerfer dürfen nur kurz und nicht zum Beleuchten der Fahrbahn benutzt werden.

Abs. 4 Satz 3 erhielt neue jetzt gültige Fassung durch die VO vom 21.7.1980. BGBl. I 1060; in Kraft seit 1.8.1980. 1

Bußgeldvorschrift: § 49 Abs. 1 Nr. 17 StVO. 2