



# **Verloren** **im Schilderwald**

**Eine Untersuchung  
über das Zustandekommen und die Auswirkungen  
der Beschilderung im Straßenverkehr**

**im Auftrag der  
UNIROYAL-ENGLEBERT Reifen GmbH,  
Aachen**

**von  
Dr. Dieter Ellinghaus**

**IFAPLAN**

Gesellschaft für  
angewandte Sozialforschung  
und Planung GmbH  
Köln

**Köln 1987**

INHALT

1. Zielsetzung der Untersuchung	1
2. Wie ist die heutige Beschilderungssituation zustande gekommen?	6
2.1 Ein kurzer historischer Rückblick	7
2.2 Gesetzliche und verwaltungsrechtliche Grundlagen	14
2.3 Die Umsetzung der Vorschriften in die Praxis	18
2.4 Vermutete Verantwortlichkeit für die Beschilderung	27
3. Wie erleben Bürger und insbesondere Kraftfahrer die Verkehrsbeschilderung?	34
3.1 Wo haben Kraftfahrer die meisten Probleme mit der Beschilderung?	35
3.2 Was bemängeln Kraftfahrer vorrangig an der Beschilderung	39
3.3 Gibt es zuviele Schilder auf den Straßen?	41
3.3.1 Das Problem der Schildermenge	42
3.3.2 Das Problem der Schildervielfalt	47

3.4 Welche Verkehrszeichen halten Kraftfahrer für besonders wichtig und welche für verzichtbar?	52
3.4.1 Gefahrzeichen	53
3.4.1.1 Die "wichtigsten" Gefahrzeichen	54
3.4.1.2 "Verzichtbare" Gefahrzeichen	58
3.4.2 Vorschriftzeichen	63
3.4.2.1 Die "wichtigsten" Vorschriftzeichen	64
3.4.2.2 "Verzichtbare" Vorschriftzeichen	68
3.5 Wovon hängt die Befolgung der Vorschriften ab, die mit Hilfe von Verkehrszeichen symbolisiert werden?	72
3.5.1 Die vermutete Befolgungsrate von zehn ausgewählten Verkehrszeichen	77
3.5.2 Die vermutete Befolgungsrate unterschiedlicher Personengruppen	81
3.5.3 Selbstbestimmte Freiräume oder die Elastizität der Regelauslegung	86
3.6 Beschilderung als Mittel der Geldbeschaffung der Städte?	91

3.7 Kenntnis und Unkenntnis über die Bedeutung von Verkehrszeichen dargestellt an ausgewählten Beispielen	93
3.7.1 Zeichen 325 "Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs"	94
3.7.2 Zeichen 353 "Einbahnstraße"	97
3.7.3 Zeichen 242 "Getrennter Rad- und Fußweg" und Zeichen 244 "Gemeinsamer Fuß- und Radweg"	99
3.7.4 Zeichen 283 + 286 "Haltverbote"	102
3.7.5 Zeichen 108 + 110 "Gefälle" und "Steigung"	105
3.7.6 Zeichen 115 "Steinschlag"	107
3.8 Wie beurteilt der Kraftfahrer die Wegweisungsbeschilderung?	109
4. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse in vierzig Thesen	116
4.1 Zwei Thesen zur historischen Entwicklung der Verkehrsbeschilderung	116
4.2 Vier Thesen zur Verantwortlichkeit für die Beschilderung	117
4.3 Drei Thesen zum quantitativen Umfang des Schilderwalds in Deutschland	118
4.4 Acht Thesen zu den Hauptproblemen der Kraftfahrer mit der Beschilderung	118

4.5 Neun Thesen zur Bedeutungshierarchie von Verkehrszeichen	120
4.6 Sechs Thesen zur Befolgung von Verkehrszeichen	122
4.7 Fünf Thesen zur Kenntnis bzw. Unkenntnis ausgewählter Verkehrszeichen	124
4.8 Drei Thesen zur Situation der Wegweisung	126
4.9 Ein Resumée	126
5. Anhang	128
5.1 Methodisches Vorgehen	128
5.2 Bibliographie	130

## 1. Zielsetzung der Untersuchung

Die Beschilderung im Straßenverkehr - in der Öffentlichkeit vielfach als "Schilderwald" apostrophiert - beschäftigt schon seit Jahrzehnten Verkehrsteilnehmer, Verantwortliche und Wissenschaftler. Bereits in den frühen sechziger Jahren stellt UNDEUTSCH fest, daß "der Chor der Autofahrer ein bewegtes Klagelied über die unübersehbare und nicht zu bewältigende Vielzahl der aufgestellten Schilder anstimmt" und durch den Schilderwald im täglichen Fahrbetrieb völlig überfordert sei.<sup>1)</sup> Der Ausdruck "Schilderwald" ist zu dieser Zeit bereits ein gängiger Begriff. So schreibt ebenfalls 1963 die Entwurfs-Kommission der neuen Straßenverkehrsordnung: Über den sogenannten Schilderwald wird mit Recht bewegliche Klage geführt", und dann heißt es resigniert weiter... "Ihr abzuhelpfen, ist die Kommission nicht in der Lage."<sup>2)</sup>

Auch in der Wissenschaft spricht man ebenfalls schon früh vom Schilderwald. VON KLEBELSBERG und KALLINA<sup>3)</sup> nennen bereits 1960 die Erscheinung des "Schilderwalds" ein auslösendes Element für ihre grundsätzlichen Überlegungen zu der Frage, wieviele Verkehrszeichen dem Kraftfahrer überhaupt zugemutet werden können.

Allerdings zeigen die Diskussionen auch sehr bald, daß der Begriff "Schilderwald" sehr unkritisch gebraucht und allein an der Zahl der Schilder festgemacht wird. UNDEUTSCH merkt in diesem Zusammenhang an, daß "die Rede vom Schilderwald

- 
- 1) Udo Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 9, 1963, S. 212
  - 2) Zit. nach U. Undeutsch, 1963, a.a.O.
  - 3) Dieter von Klebelsberg + H. Kallina, Wieviele Verkehrszeichen können gleichzeitig wahrgenommen werden? In: Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete, Heft 1, 1961, S. 20

eine typische Halbwahrheit ist", da nur rund ein Viertel der aufgestellten Verkehrszeichen normalerweise für den Kraftfahrer wirklich von Bedeutung sind.<sup>1)</sup>

Die Forschungsanstöße der sechziger Jahre können jedoch ebensowenig wie der Gesetzgeber verhindern, daß die Schilderflut weiter anwächst. Fast gewinnt man den Eindruck, daß sich eine gewisse Resignation breit gemacht hat, denn zu Beginn der siebziger Jahre werden Beschilderungsprobleme und Schilderwald allenfalls als Randthemen der Verkehrsforschung behandelt.

Gestreift wird die Problematik zwar von einigen Untersuchungen, unter anderem auch in zwei UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen. So berücksichtigen sowohl die Analyse über den Umgang der Kraftfahrer mit Verkehrsregeln<sup>2)</sup> wie auch die Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt<sup>3)</sup> Probleme der Beschilderung. Aber erst nach Vorlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1984<sup>4)</sup> durch die Bundesregierung gilt die Beschilderung wieder als ein wichtiges Thema in Deutschland. So stellt der Verkehrsminister in dem genannten Verkehrssicherheitsprogramm 1984 fest, daß "in der Öffentlichkeit immer wieder ein Übermaß an Verkehrszeichen (Schilderwald) beklagt wird"<sup>5)</sup>, und insoweit unterscheidet er sich in dieser Feststellung absolut nicht von der Erkenntnis der

- 
- 1) Vgl. Udo Undeutsch, Sinn und Unsinn der Verkehrsbeschilderung, in: Deutsche Verkehrswacht, Heft 2, 1968, S. 38
  - 2) Vgl. Dieter Ellinghaus + Martin Welbers, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, Vorschrift und Verhalten, Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln. Köln, o.J.
  - 3) Vgl. Dieter Ellinghaus + Martin Welbers, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 7, Suche mit Hindernissen. Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt. Köln, 1980.
  - 4) Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenbau, Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung, Drucksache 10/1479 vom 22.5.1984
  - 5) ebenda S. 20

Entwurfskommission der Straßenverkehrsordnung vor 21 Jahren. Anschließend zieht der Verkehrsminister jedoch eine praktische Konsequenz, er initiiert den Modellversuch "Weniger Verkehrszeichen," einen Versuch, der zur Zeit noch andauert.<sup>1)</sup> Ein ähnlicher Versuch findet im übrigen derzeit in Schweden statt, so daß man den Eindruck gewinnen kann, daß nach zwei Jahrzehnten resignativen Abwartens endlich Aktivitäten unternommen werden, den Schilderwald auf das notwendige Maß zurückzustutzen.

Welche Zielsetzung verfolgt nun die hier vorgelegte UNI-ROYAL-Verkehrsuntersuchung innerhalb des beschriebenen Kontextes? Wie einleitend bereits festgestellt wurde, hat sich die Diskussion über den Schilderwald zunächst an der Menge der Schilder entzündet, um dann weitere Mängel in der Beschilderung aufzudecken und zu kritisieren. Gleichzeitig sind eine Reihe sorgfältiger Untersuchungen zum Problem der Wegweisung erarbeitet worden und die Wegweisung, insbesondere auf Autobahnen, hat einen hohen Standard erreicht. Weitgehend unbeachtet ist dagegen die Frage, wie denn die Umsetzung der durch Verkehrsschilder symbolisierten Vorschriften erfolgt. Diese Frage ist insofern von großer Bedeutung, als nicht nur die Wahrnehmungsfähigkeit, sondern auch die Kenntnis der Beschilderungsinhalte sowie die subjektive Interpretation der per Schild vermittelten Regeln sowie die Einstellungen zu Vorschriften und Gesetzen darüber entscheiden, inwieweit die Beschilderung das Verhalten des einzelnen beeinflußt.

Die vorliegende Untersuchung geht daher gezielt der Frage nach, wie Verkehrsteilnehmer und insbesondere die Kraft-

---

1) Einen ersten Einblick in diesen Modellversuch liefert der Leitfaden:  
Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenverkehr,  
Weniger Verkehrszeichen, Leitfaden zum Modellversuch,  
Bergisch-Gladbach 1985

fahrer mit der Beschilderung umgehen. Hierbei soll beispielhaft geklärt werden, inwieweit Kraftfahrer die Regeln und Vorschriften, die durch entsprechende Schilder symbolisiert werden, überhaupt kennen, bzw. in welcher Weise sie diese Schilder auslegen. Dabei soll gezeigt werden, daß den einzelnen Schildern ein durchaus unterschiedlicher Grad an Bedeutung und Verbindlichkeit zugeschrieben wird und daß Freiräume und Interpretationsspielräume für eine große Zahl von Schildern existieren.

Da auch die im Begriff "Schilderwald" zum Ausdruck kommende quantitative Komponente eine wesentliche Rolle für die Beschilderungsproblematik spielt, unternimmt die Untersuchung ferner den Versuch, auch diesen Aspekt differenziert zu analysieren. Da aus vorliegenden Untersuchungen zum Wahrnehmungsvermögen und den dort ermittelten Grenzen der Wahrnehmungsfähigkeit hinreichende Erkenntnisse vorliegen, befaßt sich die Untersuchung vornehmlich mit zwei weiteren Aspekten. Hierbei handelt es sich zum einen um die Frage, wo und in welcher Situation im Straßenverkehr die Beschilderung zum Problem wird. Zum anderen wird in der Analyse zwischen der rein quantitativen Schildermenge und der Schildervielfalt zu unterscheiden sein.

Gleichzeitig versucht die Untersuchung, gestützt auf die Erkenntnisse aus zwei deutschen Großstädten, eine Antwort auf die Frage zu finden, wie es zu der derzeitigen exzessiven Beschilderungssituation, insbesondere in den Großstädten, kommt. Schwerpunktmäßig befaßt sich dabei die Untersuchung mit denjenigen Schildern und Verkehrszeichen, die in der Straßenverkehrsordnung unter den Oberbegriffen "Gefahrzeichen" und "Vorschriftzeichen" zusammengefaßt sind. Die nur sehr beschränkte Einbeziehung der Wegweisung erfolgte unter dem Gesichtspunkt, daß es bei der Wegweisung weniger um die Durchsetzung von Vorschriften oder den Hinweis auf Gefahren, sondern um die Zielführung geht. Die Wegwei-

sung erweist sich somit als eigenständiges Thema, zu dem im übrigen die UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 7 "Suche mit Hindernissen" einiges an Erkenntnissen geliefert hat. Die vorliegende Untersuchung über den Schilderwald ergänzt insoweit die bisherigen UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen. Allerdings vermag auch sie keine Patentlösungen zur Auslichtung des Schilderwalds zu liefern.

## 2. Wie ist die heutige Beschilderungssituation zustande gekommen?

---

Um zu verstehen, wie es zu der heutigen Beschilderungssituation gekommen ist, erweist es sich als hilfreich, wenn man zunächst einen Blick auf den historischen Entstehungsprozeß des Schilderwaldes wirft. In diesem Zusammenhang gilt es zumindest zwei Komponenten einzubeziehen, die zum Verständnis der Entwicklung wichtig sind.

Der erste Aspekt, den es zu beachten gilt, bezieht sich auf die Entwicklung des Regelwerkes, also der Gesetze und Vorschriften, die insbesondere seit Einsetzen der Motorisierung im Straßenverkehr entstanden sind und die die rechtliche Grundlage der Beschilderung bilden. Wie im weiteren Verlauf gezeigt wird, spielen hierbei nicht nur die Gesetzestexte eine Rolle. Verwaltungsvorschriften<sup>1)</sup> und ergänzende Kommentare<sup>2)</sup> sind für die konkrete Umsetzung und insbesondere für Umfang und Ausgestaltung der Beschilderung ebenfalls von großer Bedeutung.

Im ersten Abschnitt dieses Kapitels soll demgemäß die geschichtliche Entwicklung kurz rekapituliert werden. Eine ausführliche Darstellung erübrigt sich, da der Verkehrsminister zu diesem Thema 1984<sup>3)</sup> eine umfangreiche Darstellung vorgelegt hat.

- 
- 1) Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vom 24. November 1970, zuletzt geändert am 21. Juli 1980.
  - 2) Vgl. HAV - Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Verkehrstechnischer Kommentar, Ausgabe 1978, Bonn - Bad Godesberg
  - 3) Bundesminister für Verkehr, Geschichte der deutschen Straßenverkehrszeichen, Bonn - Bad Godesberg, 1984.

Der zweite Punkt, den es bei der Analyse des Entstehens der heutigen Beschilderungssituation zu beachten gilt, bezieht sich auf die Umsetzung der geltenden Vorschriften in die Praxis. Am Beispiel zweier Großstädte ist für diese Untersuchung ermittelt worden, welche Gestaltungsräume und -möglichkeiten sich für die Verantwortlichen ergeben und von welchen Faktoren die reale Beschilderungssituation beeinflusst wird. Wie ausgeprägt diese Gestaltungsmöglichkeiten in der Realität sind, mag daran deutlich werden, daß die Projektgruppe, die den Modellversuch "Weniger Verkehrszeichen" des Verkehrsministers begleitet, sehr früh bei ihrer Arbeit individuelle städtespezifische Beschilderungsstile festgestellt hat, die nicht nur durch städtebauliche Rahmenbedingungen sondern auch durch den Beschilderungsstil der Verantwortlichen geprägt sind.

Abschließen wollen wir dies Kapitel mit einer Betrachtung darüber, wem in der Öffentlichkeit die Verantwortlichkeit für die Beschilderungssituation in ihrer heutigen Form zugeschrieben wird. Diese ergänzende Information bietet sich zur Abrundung der Ausführungen über Vorschriften, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten geradezu an, zeigt sich hier doch die Grenze der Transparenz staatlichen Handelns.

## 2.1 Ein kurzer historischer Rückblick

Wie eingangs bereits erwähnt, liegt eine rund 80 Seiten starke Dokumentation zur Geschichte der deutschen Straßenverkehrszeichen vor, so daß wir uns an dieser Stelle auf die Darstellung der wichtigsten Schritte der Entwicklung beschränken können.

Die Verkehrszeichen, eingeschlossen die Zeichen zur Wegweisung, sind Bestandteil der Straßenverkehrsordnung (StVO), insofern spiegelt sich in der Geschichte der Verkehrszeichen

die Entwicklung der Straßenverkehrsordnung wieder. Diese wiederum ist durch zwei Entwicklungslinien geprägt: Zum einen hat die Straßenverkehrsordnung im Verlaufe der Zeit eine zunehmende Konkretisierung und Präzisierung erfahren, zum anderen hat ein internationaler Abstimmungs- und Anpassungsprozeß stattgefunden, der zu einer Harmonisierung der Vorschriften und Angleichung der Verkehrszeichen geführt hat.

Wenngleich die ersten Wegweiser schon vor mehreren tausend Jahren errichtet wurden und im römischen Reich eine erhebliche Verbreitung fanden und erste Vorläufer von Verkehrszeichen bereits in der Kutschen-Zeit existierten, beginnt das Zeitalter der Verkehrszeichen im heutigen Sinne mit der Erfindung des Automobils. Die erste gesetzliche Regelung für Kraftfahrzeuge datiert dabei auf das Jahr 1903. Zu diesem Zeitpunkt trat in England der "Motor-Car-Act" in Kraft. Eine besondere Bedeutung kommt dieser Regelung insoweit zu, als hier der Grundstein für die später weltweit verwandten Formen (und teilweise auch der Farben) der Schilder gelegt wurde. Schon 1903 spielten Geschwindigkeitsbegrenzungen eine Rolle, sie wurden durch ein rundes Schild mit einem weißen Ring verdeutlicht. Verbotene Wege kennzeichnete man durch eine runde rote Scheibe und gefährliche Stellen oder Kreuzungen wurden durch ein rotes mit der Spitze nach oben weisendes Dreieck kenntlich gemacht. Für sonstige Anzeigen wurden rhombusförmige Tafeln verwandt.<sup>1)</sup> Diese Art der Beschilderung wurde allerdings zunächst im Deutschen Reich nicht übernommen. Im Beschluß über die "Grundzüge betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" bestimmte der Bundesrat des Deutschen Reiches, daß die Vorschriften über Verkehrsbeschränkungen durch öffentlichen Anschlag auf zu diesem Zweck kenntlich gemachten Tafeln zu Kenntnis zu bringen sind.

---

1) Diese Aussagen sowie die folgenden Ausführungen stützen sich im wesentlichen auf den bereits zitierten Bericht des Verkehrsministers.  
Vgl. Bundesminister für Verkehr, Geschichte der deutschen Straßenverkehrszeichen, a.a.O. S.16

Die Konsequenz dieser Vorschrift ist, daß, im Gegensatz zu England, in Deutschland zunächst nicht mit Symbolen wie runden oder dreieckigen Schildern gearbeitet wird, sondern daß stattdessen Texttafeln Verwendung finden, wobei die Gestaltung der Texttafeln wiederum ins Benehmen der Länder gelegt ist.

Neben den staatlichen Institutionen sind es vor allem die Automobilclubs, die auf die Entwicklung und den Einsatz von Schildern Einfluß nehmen. Hierzu treffen sich 1907 in- und ausländische Clubs in Deutschland und der kaiserliche Automobilclub - aus dem nach dem ersten Weltkrieg der Automobilclub von Deutschland AvD hervorging. - Der kaiserliche Automobilclub ist es auch, der die ersten Zeichen an gefährlichen Stellen aufstellen läßt.

Um einen besseren Überblick über die Chronologie der rechtlichen Grundlagen der Verkehrszeichen und der Einführung im Straßenverkehr zu gewinnen, soll im folgenden schlaglichtartig dargestellt werden, zu welchen Zeiten welche wesentlichen Veränderungen stattgefunden haben. Die Ausführungen stützen sich dabei in wesentlichen Teilen auf den bereits zitierten Bericht des Bundesministers für Verkehr<sup>1)</sup> sowie einen Artikel von HITZER<sup>2)</sup>.

1909 : Erstes kaiserliches "Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen", das eine einheitliche rechtliche Grundlage für das ganze Deutsche Reich bedeutet. Eine Verpflichtung zur Beschilderung oder gar einen Schilderkatalog gibt es zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

---

1) Bundesminister für Verkehr, Geschichte der deutschen Straßenverkehrszeichen, a.a.O.

2) Hans Hitzer, ADAC-Motorwelt, Heft 11, 1972

- 1909 : Im selben Jahr kommt ein internationales Abkommen zustande, daß sicherstellt, "daß längs der Wege zur Kennzeichnung gefährlicher Stellen nur diejenigen Zeichen angebracht werden, deren Abbildungen diesem Abkommen beigefügt sind.
- 1923 : In Deutschland dauert es bis 1923, bis durch eine Novellierung der Vorschriften die Pflicht zur Kennzeichnung gefährlicher Straßenstellen übernommen wird.
- 1925 : Die Ausführungsbestimmungen zur gesetzlichen Regelung von 1923 legen in der "Verordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftverkehr" fest, daß gefährliche Stellen durch weiße Zeichen auf dunklen, kreisrunden Tafeln von 60-70 cm Durchmesser kenntlichgemacht werden sollen.  
Die Regelung erfolgt unter Berücksichtigung der international vereinbarten Zeichen.
- 1926 : Das internationale Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen tritt an die Stelle des Abkommens von 1909.  
Es werden neue Verkehrszeichen in der heute noch gültigen Form aber ohne Festlegung der Farben vereinbart.
- 1930 : Der preußische Innenminister veröffentlicht die "Vorschriften über Verkehrseinrichtungen". Hier werden Verkehrszeichen und Einrichtungen erstmals unterteilt in:
- Richtungsschilder
  - Gefahrentafeln
  - Gebots- und Verbotstafeln
  - Signaleinrichtungen für die Verkehrsregelung

- sonstige Einrichtungen, Anlagen und bauliche Maßnahmen, die der Sicherheit des Verkehrs dienen.

1931 : Europäische Konferenz von 14 Ländern beim Völkerbund in Genf zur Vereinheitlichung der Straßenverkehrszeichen.

Im Anhang der Übereinkunft findet sich eine Unterteilung der Verkehrszeichen. Es wird unterschieden zwischen Gefahrzeichen, Verbotsschildern, Gebotsschildern, Hinweiszeichen, Wegweisern.

1934 : Erlass der Reichsstrassenverkehrs-Ordnung (RStVO) sowie einer Ausführungsanweisung (AV-RStVO).

Hier werden die Verkehrszeichen verbindlich festgelegt. Die 1931 in Genf gefaßten Beschlüsse werden berücksichtigt.

1937 : Der Reichsminister des Inneren erläßt eine "Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr" (StVO). Die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen werden als Anlage der Verordnung Bestandteil der Verordnung.

Die Einteilung der Verkehrszeichen gliedert sich wie folgt:

- Warnzeichen
- Gebots- und Verbotsschildern
- Hinweiszeichen
- Verkehrseinrichtungen

1938 : Änderung der StVO.

Das Schild "HALT - Vorfahrt auf der Hauptverkehrsstraße achten!" wird eingeführt.

1952 : Der Bundesminister für Verkehr wird einheitlich zuständig für die Verhaltensregeln im Straßenverkehr und für die Verkehrszeichen.

- 1953 : Änderung der StVO. Es werden rund fünfzig neue Zeichen in die StVO aufgenommen. Die wichtigsten sind die Zeichen für Überholverbot, Fußgängerüberweg, Kinder, die Fahrtrichtungszeichen auf blauem Grund sowie die Verbots- und Gebotszeichen für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen.
- 1968 : Weltweites Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen
- 1970/71: Neukodifizierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) bis 1970. 1971 treten die neuen Regeln in Kraft. Im Zuge der Anpassung an internationale Definitionen ändern sich die Bezeichnungen für die Schildergruppen:
- Warnzeichen heißen ab 1970: Gefahrzeichen  
Verbotszeichen " " 1970: Vorschriftzeichen  
Hinweiszeichen " " 1970: Richtzeichen
- Gleichzeitig hat die Anpassung an internationale Vereinbarungen zur Folge, daß einige Schilder neu eingeführt werden müssen und gleichzeitig alte Schilder wegfallen. Die augenfälligste Änderung besteht möglicherweise im Ersatz des alten "HALT-Vorfahrt achten-Schild" durch das international verbreitete rote achteckige "STOP-Schild", das inhaltlich mit dem alten "HALT-Schild" identisch ist.
- 1975: Die Zeichen Linienomnibus (Zeichen 245), Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern (Zeichen 261), Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand (Zeichen 275), die Rückseite der Ortstafel sowie Hinweisschilder auf Verkehrsfunksender und die Autobahnnummerierung werden eingeführt.

- 1976 : Die Bundesminister für Verkehr und des Inneren einigen sich gemeinsam auf das Verbotsschild "Verkehrsverbot bei Smog" (Zeichen 270)
- 1980 : Einführung des Schildes 325 "Verkehrsberuhigter Bereich" sowie eine Änderung der Haltestellenbeschilderung. Gleichzeitig werden eine Reihe von Zusatzzeichen neu eingeführt, die insbesondere das Parken betreffen. Hierzu gehören zum Beispiel das Zusatzzeichen 870, das Parken nur mit Parkschein gestattet oder das Zeichen 867, das das Anwohnerparken mit Parkausweis gestattet. Schließlich werden mit Zeichen 865 und 866 Sonderparkrechte für Behinderte durch Schilder kenntlich gemacht.
- 1981 : Im Jahre 1981 wird die Schildervielfalt durch die Informationstafel an Grenzübergangsstellen (Zeichen 393) vergrößert.
- 1985 : In 1985 erfolgt die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung. Diese in der Öffentlichkeit auch als "Tempo 30-Zonen-"Beschilderung" apostrophierten Schilder enthalten auf weißem quadratischen Grund ein Geschwindigkeitsbegrenzungszeichen sowie das Wort "Zone". Wir werden im Verlaufe dieser Untersuchung auf dieses Schild noch näher eingehen.

Mit dem heutigen Stand ist die Entwicklung der Beschilderung jedoch keineswegs abgeschlossen. Auch die neunte Verordnung zur Änderung der StVO und Fünfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der VwV-StVO enthält wiederum eine Reihe von Veränderungen, mit deren Einführung 1987 gerechnet werden darf.

## 2.2 Gesetzliche und verwaltungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Beschilderung bildet die Straßenverkehrsordnung (StVO). Die Schilder stellen dabei im verwaltungsrechtlichen Sinne eine "Allgemeinverfügung" dar, d.h. Schilder, die der Straßenverkehrsordnung entsprechen, gelten, solange sie aufgestellt und sichtbar sind. Selbst wenn ein Schild rechtswidrig aufgestellt ist, gilt es als verbindliche Vorschrift, es kann allenfalls auf seine Beseitigung geklagt werden.

Grundsätzlich gilt, daß ausschließlich diejenigen Schilder Gültigkeit haben, die in der StVO enthalten sind oder aber durch den Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zugelassen sind. Alle anderen Schilder, in der Rechtsprechung auch als "Phantasieschilder" bezeichnet, müssen demgemäß weder beachtet noch befolgt werden.

Geregelt ist die Beschilderung in den §§ 39ff der StVO. Hierbei wird im § 39 StVO zwischen

- Gefahrzeichen
- Vorschriftzeichen
- Richtzeichen
- Zusatzschildern

unterschieden.

Die Gruppierung der Verkehrszeichen der StVO entspricht nicht unbedingt dem Verständnis der Verkehrsteilnehmer<sup>1)</sup>. So zeigen Gespräche mit Kraftfahrern, daß insbesondere die Wegweisungsbeschilderung als eigenständig und nicht als den Richtzeichen zugeordnet erlebt wird. Ebenfalls auf Unverständnis stößt bei Nichtjuristen die Zuordnung der Vorfahrtzeichen "Vorfahrt" (Zeichen 301), "Vorfahrtstraße" und "Ende der Vorfahrtstraße" (Zeichen 306 + 307) sowie "Vorrang vor

---

1) Vgl. hierzu auch: Bundesminister für Verkehr, Weniger Verkehrszeichen, a.a.O. S.8

dem Gegenverkehr" (Zeichen 308) zur Gruppe der Richtzeichen. Die genannten Vorfahrtszeichen werden intuitiv eher in die Nähe von Vorschriftzeichen gerückt.

Zum besseren Verständnis der oben genannten Unterteilung erweist es sich als zweckmäßig, zunächst kurz zu umreißen, welche Funktionen der Gesetzgeber den Schildergruppen zuweist.

§ 40/(1) der StVO umschreibt die Funktion der Gefahrzeichen wie folgt: "Gefahrzeichen mahnen, sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten. Sie sind nur dort angebracht, 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". Bei den Gefahrzeichen handelt es sich bis auf die Warnbaken für Bahnübergänge um dreieckige, mit der Spitze nach oben weisende rot umrandete Schilder, in denen die spezifische Gefahr durch ein entsprechendes Bild symbolisiert wird. Für die Vorschriftzeichen, die im § 41 der StVO behandelt werden, fehlt eine generelle Definition. Stattdessen findet sich hier eine Auflistung der verschiedenen Vorschriftzeichen nach Gruppen, die im Gesetz wie folgt gegliedert sind:

- Warte- und Haltgebote
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung
- Vorgeschriebene Vorbeifahrt
- Haltestellen
- Sonderwege
- Verkehrsverbote
- Streckenverbote
- Halteverbote

Weitere Gebote und Verbote entspringen den Markierungen auf der Straßenoberfläche.

Da die beschriebene Unterteilung dem Kraftfahrer nicht geläufig ist und von daher auch wenig Relevanz für sein Verhalten im Verkehrs besitzt, kann an dieser Stelle darauf verzichtet werden, diese juristische Gliederung weiter zu vertiefen oder zu hinterfragen.

Ähnlich wie bei den Vorschriftzeichen gibt auch der einleitende Passus des Paragraphen, der die Richtzeichen betrifft (§ 42 StVO), den Kraftfahrern keine konkrete Information, lautet er doch: "Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können auch Anordnungen enthalten." Der Katalog der Richtzeichen ist dann geordnet in Zeichen

- zum Vorrang
- Ortstafeln
- Parken
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Autobahnen und Kraftfahrstraßen
- Markierungen
- Hinweise
- Wegweiser.

Diese Zusammenstellung macht deutlich, daß auch hier dem Kraftfahrer eine Einsicht in den internen Aufbau und die Systematik der Richtzeichen sehr erschwert bzw. fast unmöglich ist. Im alltäglichen Verkehrsleben, so stellt die Projektgruppe "Weniger Verkehrszeichen" fest, "gliedert der Verkehrsteilnehmer die Verkehrszeichen nach der jeweiligen Verkehrssituation und Fahraufgabe."<sup>1)</sup>

Die letzte Gruppe der Verkehrszeichen bilden die Zusatzzeichen. Hierzu schreibt die StVO vor: "Sie (die Zusatzzeichen) sind rechteckig und zeigen auf weißem Grund mit schwarzem

---

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr, Weniger Verkehrszeichen, a.a.O. S. 8

Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften. Sie sind dicht unter den Verkehrsschildern angebracht."

Wie die Verkehrszeichen im Alltag zu verwenden bzw. einzusetzen sind, regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (Vwv) zur Straßenverkehrs-Ordnung.<sup>1)</sup> In der Verwaltungsvorschrift wird insbesondere darauf verwiesen, daß nur die in der StVO genannten Verkehrsschilder verwendet werden dürfen. Desweiteren regelt die Verwaltungsvorschrift die Maße und Ausführungsvarianten von Schildern sowie Anbringungsweise und Anbringungsort. Auch zur Häufung von Schildern enthält die Verwaltungsvorschrift konkrete Hinweise. Hier gilt der im Alltag des öfteren schwer zu realisierende Leitsatz: "Weil die Bedeutung von Verkehrsschildern bei durchschnittlicher Aufmerksamkeit zweifelsfrei erfaßbar sein muß, sind Häufungen von Verkehrsschildern möglichst zu vermeiden." Gleichzeitig gibt die Verwaltungsvorschrift eine Reihe von Empfehlungen, welche Schilder mit welchen anderen Schildern zusammen angebracht sein dürfen, teilweise werden auch explizite Verbote über die Kombination von Schildern ausgesprochen. So untersagt die Verwaltungsvorschrift beispielsweise, daß mit den Zeichen "Andreaskreuz" (Zeichen 201), "Fußgängerüberweg" (Zeichen 350) oder der Aufhebung von Streckenverboten (z.B. Aufhebung von Überholverbot oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) andere Zeichen kombiniert werden dürfen. Derartige Regelungen sind zum Teil in ihrer Intention nicht unmittelbar nachvollziehbar und ein Blick in die Beschilderungspraxis zeigt, daß diese Regeln auch keineswegs immer eingehalten werden.

Im übrigen enthält die Verwaltungsvorschrift konkrete Hinweise zu nahezu jedem einzelnen Gefahr-, Vorschrift- bzw. Richtzeichen.

---

1) Verkehrsblatt-Verlag, Amtlicher Text Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit Allgemeiner Verwaltungsvorschrift (Vwv), Stand 1. August 1980, S. 45 ff.

Eine weitere Konkretisierung erfährt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift (Vwv) durch die "Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen".<sup>1)</sup> Hier wird auf rund 550 Seiten im Detail beschrieben, was für den konkreten Beschilderungsfall zu berücksichtigen ist. Bezogen auf die Beschilderung liefern die HAV zunächst allgemeine Hinweise und gehen dann im einzelnen auf Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen ein. Die HAV befassen sich ferner mit der Umleitungs- und Baustellenbeschilderung sowie mit Fahrbahnmarkierungen.

Diese kurze Übersicht zeigt, daß das Regelwerk sowie die Ausführungsbestimmungen, die der Beschilderung zugrunde liegen, außerordentlich komplex sind und an die Verantwortlichen, die die Beschilderung veranlassen, aufbauen und kontrollieren, hohe Anforderungen stellen. Mit welchen Problemen die Verantwortlichen dabei im einzelnen umzugehen haben, soll im folgenden Abschnitt anhand des Beispiels zweier deutscher Großstädte deutlich gemacht werden.

### 2.3 Die Umsetzung der Vorschriften in die Praxis

Um einen genaueren Einblick in das Zustandekommen der konkreten Beschilderung in einer Stadt zu gewinnen, sind im Rahmen dieser Untersuchung die Verhältnisse in zwei deutschen Großstädten, und zwar in Köln und Frankfurt, genauer untersucht worden.<sup>2)</sup>

- 
- 1) Vgl. HAV - Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen - Verkehrstechnischer Kommentar, 7. Auflage, Bonn, Bad Godesberg 1987
  - 2) Die Informationen für die Stadt Köln verdanken wir Stadtbaudirektor Klaus Aprath; die Informationen für Frankfurt wurden uns von Magistratsdirektor Hartmut Vogt zur Verfügung gestellt.

Als erstes ist festzustellen, daß selbst die für die Beschilderung Verantwortlichen der Städte nur über begrenzte Informationen zur Beschilderungssituation verfügen. Ein Beschilderungskataster, aus dem sich ablesen ließe, wo welches Schild steht, wünschen sich zwar die Verantwortlichen. Aus Kostengründen existieren derartige Kataster jedoch nirgendwo. Dementsprechend kann die Zahl der aufgestellten Verkehrszeichen von den Verantwortlichen nur geschätzt werden.

In Frankfurt ergibt diese Schätzung 83.000 Schilder bei einer Länge des Straßennetzes von rund 1157 Kilometern, also rund 72 Schilder pro Kilometer. Die Schätzung für Köln liegt bei 125.000 Schildern bei einem Straßennetz von 1.941 Kilometern Länge. Im Schnitt stehen in Köln also rund 64 Schilder pro Straßenkilometer. Daß generell nur Schätzungen für die Zahl der aufgestellten Schilder existieren und wie diese Zahlen bezogen auf die gesamte Bundesrepublik aussehen, wird in Abschnitt 3.3 dargestellt.

Die für Frankfurt und Köln genannten Zahlen enthalten zu 10% - 15% Wegweisungsschilder. 85% - 90% der Schilder sind StVO-Schilder.<sup>1)</sup>

Die häufigsten Zeichen, die man z.B. in Frankfurt antrifft, sind bei den Gefahrzeichen das Zeichen 123 "Baustelle". Die verbreitetsten Vorschriftzeichen sind das Zeichen 222 "Rechts vorbei", Zeichen 220 + 221 "Einbahnstraße" und 267 "Verbot einer Einfahrt". Häufigstes Richtzeichen ist im übrigen kein Schild sondern die Leitlinie, die von der StVO auch als Richtzeichen rubrifiziert wird. Bei den Schildern dominieren innerhalb der Richtzeichen die Vorfahrtzeichen

---

1) Die Trennung zwischen "StVO-Schildern" und "Wegweisungsschildern" folgt in diesem Kapitel dem Verständnis der breiten Öffentlichkeit. Juristisch und formal handelt es sich selbstverständlich auch bei der Wegweisung um StVO-Schilder.

Zeichen 301: "Vorfahrt" und Zeichen 306 "Vorfahrtstraße".  
Unter den Zusatzzeichen sind die Zeichen zur abknickenden  
Vorfahrt besonders häufig.

Wie es zur Aufstellung dieser Schilder kommt und wie ihre  
Vielzahl durch die zuständigen Ämter kontrolliert wird, soll  
nun im folgenden in knapper Form dargestellt werden. Der  
Vorgang und die Regeln, nach denen über die Aufstellung  
eines Schildes entschieden wird, erweist sich dabei als  
einigermaßen komplex.

Im vorangehenden Abschnitt wurde bereits darauf verwiesen,  
daß nach § 45 der Straßenverkehrsordnung alle Verkehrszei-  
chen angeordnet werden. An diesem Vorgang sind drei Institu-  
tionen beteiligt:

1. der Straßenbaulastträger, also der, dem die Straße gehört;
2. die Straßenverkehrsbehörde als Anordnungsbehörde und
3. die Polizei.

Die Gewaltenteilung sieht dabei wie folgt aus: Der Straßen-  
baulastträger hat den größten Einfluß, da er alle Maßnahmen  
bezahlen muß. Um jedoch zu verhindern, daß dessen Einfluß zu  
groß ist, bestimmt die Straßenverkehrsbehörde, was gemacht  
wird und ordnet auch an. Der Straßenbaulastträger ist dabei  
vornehmlich mit den technischen Fragen und der Durchführung  
befaßt. Die Straßenverkehrsbehörde garantiert die Beachtung  
der verkehrsrechtlichen Aspekte. Die Polizei wird lediglich  
gehört, hat jedoch keine bestimmende Funktion. In der Praxis  
ist jedoch festzustellen, daß der Polizei eine wichtige  
Funktion zukommt, da ihr von den Straßenbaubehörden ein ho-  
hes Maß an Kompetenz zuerkannt wird.

In Köln hat man aus Rationalisierungsgründen die Straßenbau-  
behörde und die Straßenverkehrsbehörde in einer Abteilung  
zusammengefaßt, so daß hier die Gegensätze, die natürlicher-  
weise auftreten, bereits innerhalb der Abteilung ausgetragen

werden müssen. In anderen Städten sind Straßenbaubehörde und Straßenverkehrsbehörde meist in verschiedenen Ämtern oder Dezernaten angesiedelt.

Bei der Anordnung von festen und mobilen Verkehrszeichen wird zwischen zwei Verfahrensweisen unterschieden, solchen mit Ortstermin und solchen ohne Ortstermin. Zwar sollte bei jeder Beschilderungsmaßnahme grundsätzlich immer ein Ortstermin durchgeführt werden, aufgrund der knappen Personalsituation wird hierauf jedoch öfters verzichtet, insbesondere, wenn die Örtlichkeit gut bekannt ist. Die Zahl von 10.000 Anordnungen pro Jahr in Köln belegt, daß hier das Festhalten an Ortsterminen nicht leistbar ist. Insbesondere bei Baustellenbeschilderungen würden sich durch das Festhalten an Ortsterminen unerträgliche Zeitverzögerungen ergeben.

Bevor es jedoch zu einer Anordnung und der Aufstellung eines Schildes kommt, ist ein längerer bürokratischer Prozeß zu durchlaufen. Beginnen wir mit der Frage, auf wessen Anregungen denn eigentlich Schilder aufgestellt werden. Anregungen kommen nach Aussagen der Experten von Privatleuten, Gewerbetreibenden, von Schulen, Ratsmitgliedern, Bezirksvertretern oder Ortsbeiräten oder der Polizei. Dabei wird sichtbar, daß insbesondere bei Privatleuten und Gewerbetreibenden häufig Privatinteressen eine wichtige Rolle spielen. Ob diese berücksichtigt werden, hängt von der Stellung und dem möglichen Druck, den der Antragsteller ausüben kann, ab. Gerade die Gewerbebetriebe, die häufig auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Firma mittels zusätzlicher Hinweisbeschilderung oder z.B. auf die Errichtung von Vorseignalen vor Ampeln zwecks besserer Aus- und Einfahrt aus dem Betrieb drängen, üben hier erheblichen Druck aus, in dem sie für den Fall der Nichterfüllung der Wünsche mit Abwanderung drohen.

Auch die Beschilderungswünsche mancher politischer Vertreter wie der Bezirksvertreter oder Ortsbeiräte scheinen vielfach

stark vom persönlichen Profilierungsstreben beeinflusst zu sein. Die Mehrzahl der Anregungen bezieht sich dabei in der Regel auf die StVO-Beschilderung und nicht auf die Wegweisung.

Wichtigster Entscheidungsgrund für die Verwaltung bei der Anordnung eines Schildes ist die reale oder prophylaktische Gefahrenabwendung, bzw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dabei kommt es manchmal, teilweise aus Ängstlichkeit der Sachbearbeiter, bei der Beurteilung der Situation zur Überbeschilderung, um die Behörde und damit den einzelnen Sachbearbeiter aus jeglicher Haftung herauszuhalten.

Anregungen für zusätzliche Schilder kommen aber auch von den überwachenden Dienststellen, die sich ihre Arbeit erleichtern wollen. Durch das Aufstellen von Haltverbots-Schildern in kürzeren Abständen bzw. an solchen Stellen, an denen ohnehin durch grundlegende Bestimmungen der StVO das Halten verboten ist, möchten sie erreichen, daß das Abwehren von Einsprüchen erleichtert wird.

Die Verantwortlichen beider Städte Köln und Frankfurt berichten, daß der Gesichtspunkt, daß Einnahmen aus Übertretungen kassiert werden können, keine Rolle beim Aufstellen der Schilder spielt. Daß dies in der Öffentlichkeit ganz anders empfunden wird, zeigt Abschnitt 3.6 dieser Untersuchung. Besondere Schwierigkeiten bereitet bei der Entscheidung über die Aufstellung von Schildern die Abwägung von wechselnden Prioritäten der einzelnen Verkehrsarten.

Die Anregungen für das Aufstellen von Verkehrsschildern erfolgt in der überwiegenden Zahl der Fälle auf schriftlichem Wege, ein Teil der Anfragen erreicht die Sachbearbeiter auch telefonisch. Daß ein Schilderwunsch persönlich vorgetragen wird, ist eine seltene Ausnahme.

Der Sachbearbeiter ordnet die Vorgänge nach Dringlichkeit und nach ihrer regionalen Verteilung. Das Ausmaß der Dringlichkeit hängt dabei vielfach von der Stellung der Person oder der Institution ab, die einen Hinweis oder Wunsch vorträgt.

Als nächster Schritt findet in der Mehrzahl der Fälle, wie oben bereits angedeutet, eine Ortsbesichtigung statt, ggfs. bereits unter Beteiligung von Polizei und Baulastträger. In Köln setzen die Sachbearbeiter beispielsweise pro Woche eine Rundfahrt an, bei der die Vorgänge von mehreren Ortsteilen gesammelt und abgefahren werden. Vor Ort werden die Verhältnisse überprüft, zwischen den Beteiligten diskutiert und eine einheitliche Stellungnahme angestrebt. Anschließend wird vom Sachbearbeiter die sogenannte Anordnung in Schriftform vollzogen, von ihm unterschrieben und von der Polizei gegengezeichnet. Die Anordnung wird nunmehr an den Straßenbaulastträger zwecks Aufstellung eines Schildes gesandt. Dieser setzt nun eine Beschilderungskolonne ein, die unter Leitung eines Vorarbeiters das Schild aufstellt oder anbringt. Die Vorgaben an die Beschilderungskolonne sind dabei sehr präzise abgefaßt, z.B. "an der Laterne vor Haus Nr. 37", oder "Pfostenaufstellung vor dem Eingang Haus Nr. 75".

Allerdings geschieht es des öfteren, daß die Schilder von den Beschilderungskolonnen nicht exakt an den Stellen aufgestellt werden, an denen sie angeordnet sind, sondern an benachbarten vorhandenen Pfosten. Das Motiv für diese Abweichungen liegt vielfach darin, daß die Kolonne bestrebt ist, Zeit und Geld für einen zusätzliche Pfosten zu sparen. Anordnungen, die sich nicht auf die Erfahrungen von Ortsterminen stützen, sind vielfach weniger exakt, so daß die Standortwahl beim Aufstellen des Schildes dem Arbeiter vor Ort überlassen bleibt.

In Köln hat man zwischenzeitlich erkannt, daß der Freiraum des Arbeiters vor Ort hinsichtlich des Standortes und der Art der Anbringung möglicherweise zu groß ist. Es ist daher vorgesehen, die Arbeiter in Seminaren zu schulen, um falsche Anbringungen zu vermeiden.

Schließlich erfolgt eine Rückmeldung über die Ausführung der Maßnahme an die anordnende Straßenverkehrsbehörde.

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist dabei die Frage, wie schnell eine Anregung umgesetzt und ein Schild aufgestellt wird. Hier zeigt sich, daß die Spanne bei StVO-Schildern sehr unterschiedlich ist. Wenn es sich um eine besonders eilbedürftige Maßnahme handelt, kann ein Schild in drei Tagen stehen. Eilbedürftigkeit kann dabei auch darin bestehen, daß der Oberstadtdirektor irgendwo ein Schild versprochen hat und dieses am nächsten bzw. übernächsten Tag zu sehen wünscht. Im Regelfall dauert der Vorgang jedoch 6-8 Wochen. Auf der anderen Seite gibt es jedoch auch Fälle, die nicht selten sind, bei denen der Bearbeitungsvorgang mehrere Monate oder sogar ein Jahr braucht.

Während bezüglich der StVO-Beschilderung die Verhältnisse in Köln und Frankfurt relativ ähnlich sind, zeigen sich bei der Wegweisungsbeschilderung deutliche Unterschiede. Während VOGT aus Frankfurt berichtet, daß dort auch die wegweisende Beschilderung relativ zügig realisiert wird, stellt APRATH für Köln fest "daß bei der Bearbeitung von Wegweisungsbeschilderungen nicht nur Monate, sondern oft sogar 1-2 Jahre vergehen, bis die Schilder vom Beginn der Planung bis zur Ausführung kommen." Diese Verzögerungen hängen unter anderem damit zusammen, daß die Wegweisungsbeschilderung zum einen sehr teuer ist und Mittel vielfach nur im Zuge größerer Baumaßnahmen wie z.B. dem U-Bahn-Bau zur Verfügung stehen. Zum anderen fehlt es an qualifiziertem Personal, bzw. an Planstellen für derartiges Personal.

Während bei der Planung der Beschilderung in der Vergangenheit ausschließlich verkehrliche Aspekte Berücksichtigung fanden, spielen seit einigen Jahren auch städtebauliche Gesichtspunkte eine wesentliche Rolle. Insbesondere im sensiblen Bereichen der Innenstädte greift beispielsweise die Stadt Köln auf eine besonders gut gestaltete Beschilderung zurück, die allerdings im Preis auch das acht- bis zehnfache eines normalen Schildes kostet. Neben der attraktiveren Gestaltung der Wegweiser bietet die Straßenverkehrsordnung noch die Möglichkeit, durch Verkleinerung von Schildern (z.B. für Haltverbotszeichen) gestalterische Verbesserungen zu erreichen.

Gemäß der Verwaltungsvorschrift<sup>1)</sup> zur StVO sind die Straßenverkehrsbehörden nicht nur mit der Errichtung oder Anbringung neuer Schilder befaßt sondern haben die bestehende Situation auch regelmäßig durch Verkehrsschauen<sup>2)</sup> zu überprüfen. VOGT berichtet aus Frankfurt, daß dort, wie in der Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgesehen, Verkehrsschauen alle 2 Jahre in den jeweiligen Stadtbezirken stattfinden. Dabei werden vornehmlich stark befahrene Straßen kontrolliert, insbesondere wenn dort Probleme aufgetreten sind. Beteiligt an den Verkehrsschauen sind der Regierungspräsident, die Schutzpolizei, der Straßenbaulastträger sowie Vertreter des öffentlichen Personennahverkehrs und der Automobilclubs. Die Überprüfung richtet sich vornehmlich auf Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit und Wirksamkeit der Schilder. Gleichzeitig wird untersucht, ob die Zeichen widerspruchsfrei sind und ob gegebenenfalls Überbeschilderung vorliegt.

---

1) Vgl. Verwaltungsvorschrift zur StVO §45, Absatz 3, Satz I, III, 2a-c

2) Eine ausführliche Darstellung zum Problem der Verkehrsschau liefert Heft 16 der ADAC-Schriftenreihe Straßenverkehr "Verkehrsschau und sichere Straßen", München 1974.

Die Stadt Köln hat aus Personalmangel schon seit Jahren ein anderes Verfahren eingeführt. Dieses besteht laut APRATH darin, daß keine regelmäßigen Verkehrsschauen durchgeführt werden, sondern daß die Befahrungen, die in der Regel einmal in der Woche von dem Sachbearbeiter mit der Polizei und mit den Verkehrsbetrieben und ggf. zusätzlichen Vertretern der Behörden und von Bürgern durchgeführt werden, als Verkehrsschauen gewertet werden. Dies bedeutet, daß pro Sachbearbeiter etwa 35-40 Verkehrsschauen pro Jahr durchgeführt werden. Zusätzlich gab es in Köln 1986 Sonderverkehrsschauen, die unter dem Motto "Aktion Weniger Verkehrszeichen" stattfanden, wobei in Köln 1986 ca. 3.000 Schilder entfernt wurden.

Als problematisch erweist sich, daß in der Regel an den Verkehrsschauen nur Ortskundige beteiligt sind, die mit der Zeit bezogen auf die Probleme eine gewisse "Betriebsblindheit" entwickeln.

Die Anregungen, die von einer Verkehrsschau ausgehen, werden in der Regel kurzfristig, d.h. innerhalb von 1-2 Monaten umgesetzt. Dabei werden keineswegs immer Schilder entfernt oder neu aufgestellt. Vielfach führen Verkehrsschauen auch zu anderen Formen der Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Beispiel zum Beschneiden von Grün, das ein Schild verdeckt oder zum Überdenken der baulichen Planung einer Kreuzung.

Im übrigen verdeutlicht das Beispiel der Stadt Köln, daß zur Realisierung der in der Verwaltungsvorschrift zur StVO festgelegten Vorschriften zu Verkehrsschau flexible Anpassungsstrategien erforderlich sind. Nur auf diese Weise besteht die Chance, die gewünschten Verbesserungen in der Beschilderung zu erreichen.

Abschließend bleibt festzustellen, daß die hier gelieferte knappe Darstellung der verwaltungsinternen Vorgänge nur be-

dingt in der Lage ist, die Komplexität der Realität wieder zu spiegeln. Diese Abläufe in all ihren Facetten präzise zu durchleuchten, stellt eine Aufgabe dar, die nur mit Hilfe einer eigenständigen Untersuchung zu lösen wäre.

Daß über die Komplexität in der breiten Öffentlichkeit nur begrenzte Kenntnisse herrschen, wird im folgenden Abschnitt über die vermuteten Verantwortlichkeiten für die Beschilderung sichtbar werden.

#### 2.4 Vermutete Verantwortlichkeit für die Beschilderung

Die Verantwortlichkeit für das Aufstellen oder Beseitigen von Verkehrszeichen ist, wie die Schilder selber, in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt. Um zeigen zu können, inwieweit sich die vermuteten Zuständigkeiten mit den tatsächlichen Verantwortlichkeiten decken, ist es notwendig, die Zuständigkeiten wie sie sich aus dem Gesetz ergeben, kurz zu skizzieren.

Gemäß § 44 StVO liegt die sachliche Zuständigkeit für die Beschilderung bei den Straßenverkehrsbehörden. Wörtlich heißt es im Abschnitt 1 des § 44 StVO: "Sachlich zuständig ... sind ... die Straßenverkehrsbehörden; dies sind die nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder die Behörden, denen durch Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden zugewiesen sind." Der Hinweis auf das Landesrecht macht deutlich, daß zwischen den verschiedenen Bundesländern durchaus Unterschiede in der Verantwortlichkeit bestehen können. Daß dies tatsächlich der Fall ist, wird daran sichtbar, daß beispielsweise in Hessen in den Landkreisen die Landräte und in Kreisfreien Städten die Oberbürgermeister zuständig sind, in Nordrhein-Westfalen dagegen die Zuständigkeit bei der Kreis- oder Stadtverwaltung und dort beim Straßenverkehrsamt liegt.

Nun sind die Straßenverkehrsbehörden nicht die einzige zuständige Institution für die Beschilderung: Eine wichtige Rolle spielen, wie im vorangehenden Abschnitt bereits gezeigt, neben den Straßenverkehrsbehörden die Straßenbaubehörden und die Polizei.

Hierzu legt § 45 Absatz 3 der StVO fest: "Die Straßenbehörden bestimmen - vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden - die Art der Anbringung und der Ausgestaltung (der Schilder), wie Übergröße, Beleuchtung." Die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO präzisiert das Zusammenspiel der Behörden mit der Polizei in folgender Weise: "Vor der Entscheidung über die Anbringung oder Entfernung jedes Verkehrszeichens und jeder Verkehrseinrichtung sind die Straßenbaubehörden und Polizei zu hören, in Zweifelsfällen auch andere Sachverständige."

Damit wird deutlich, daß die Zuständigkeit und Verantwortlichkeit für einen Außenstehenden keineswegs leicht zu durchschauen ist. Dies gilt umso mehr, als das Anbringen oder Entfernen bestimmter Verkehrszeichen zusätzlich der Bestimmung der obersten Landesbehörde bedarf. Um welche Zeichen es sich hierbei handelt, regelt die Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1 der StVO.

Die Ergebnisse einer bundesweiten repräsentativen Befragung zeigen, daß in der Öffentlichkeit ein durchaus realitätsnahes Bild über die Institutionen herrscht, auf deren Anregung hin Verkehrsschilder in Städten aufgebaut werden. Tabelle 1 gibt hierzu einen Gesamteindruck.

Die Tabelle verdeutlicht, daß städtische Behörden und die Polizei als "Hauptinitiatoren" wahrgenommen werden, gleichzeitig wird jedoch auch deutlich, daß der Verkehrswacht, Bürgerinitiativen, Landesbehörden und Automobilclubs ein gewisser Einfluß zugeschrieben wird.

Tabelle 1: Vermutete Initiatoren von Beschilderung in der Stadt

<u>Frage:</u> "Auf wessen Anregung werden Ihrer Meinung nach eigentlich Verkehrszeichen in den Städten aufgestellt?"	
Städtische Behörden	64% <sup>1)</sup>
Polizei	56%
Verkehrswacht	19%
Bürgerinitiativen	19%
Landesbehörden	18%
Automobilclubs	14%
Politische Parteien	11%
Geschäftsinhaber	11%
Einzelne Bürger	9%
Wissenschaftler	5%
KFZ-Versicherungen	4%
Weiß nicht	10%
1) Mehrfachnennungen	N = 1.984

Tabelle 2 zeigt, daß Kraftfahrer sowohl bei behördlichen wie bei nichtbehördlichen Einflüssen ein wesentlich größeres Gewicht vermuten als dies die Nichtkraftfahrer tun. Dies gilt insbesondere für die Einschätzung des Einflusses von Bürgerinitiativen.

Die Tabelle verdeutlicht ferner, daß Radfahrer und Fußgänger bezüglich der Ansicht über Initiatoren von Beschilderung sehr ähnliche Meinungen vertreten.

Tabelle 2: Vermutete Initiatoren von Beschilderung in der Stadt/Art der Verkehrsteilnahme

Frage: "Auf wessen Anregung werden Ihre Meinung nach eigentlich Verkehrszeichen in den Städten aufgestellt?"	Kraftfahrer <sup>1)</sup>	Radfahrer <sup>2)</sup>	Fußgänger <sup>3)</sup>
Städtische Behörden	77% <sup>4)</sup>	53% <sup>4)</sup>	49% <sup>4)</sup>
Polizei	58%	55%	57%
Verkehrswacht	24%	18%	11%
Bürgerinitiativen	28%	9%	8%
Landesbehörden	24%	14%	9%
Automobilclubs	18%	10%	11%
Politische Parteien	15%	7%	6%
Geschäftsinhaber	17%	6%	4%
Einzelne Bürger	12%	7%	4%
Wissenschaftler	7%	3%	2%
KFZ-Versicherungen	5%	3%	3%
Weiß nicht	7%	16%	20%
4) Mehrfachnennungen	N = 1.067	N = 443	N = 437
1) Als Kraftfahrer werden in der Tabelle <u>alle</u> Führerscheinbesitzer der Stichprobe ausgewiesen. 2) Als Radfahrer werden diejenigen bezeichnet, die <u>keinen</u> Führerschein besitzen, aber aktiv Fahrrad fahren. 3) Fußgänger sind alle diejenigen, die keinen Führerschein besitzen und nicht Fahrrad fahren.			

Nicht nur die Art der Verkehrsbeteiligung hat jedoch einen Einfluß auf die Wahrnehmung derer, die als Initiatoren der Beschilderung gesehen werden. Es sind z.B. auch deutliche Wahrnehmungsunterschiede zwischen Männern und Frauen sichtbar: Männer vermuten wesentlich häufiger als Frauen einen Einfluß von Bürgerinitiativen, Automobilclubs oder der Verkehrswacht auf die Beschilderung. Ferner ist festzustellen, daß mit höherem Status (gemessen per Schulbildungsniveau und Einkommen) die Kenntnis über die Rolle der Polizei und städtischer

Verwaltung für die Beschilderung ansteigt. Gleichzeitig wird von Personen mit höherer Bildung allerdings auch der Einfluß von Bürgerinitiativen und der Verkehrswacht stärker betont.

Ganz erheblich wird der vermutete Stellenwert von Bürgerinitiativen von der Wohnortgröße, in der der Befragte lebt, mitbestimmt. Dabei wird interessanterweise in Kleinstädten und Dörfern (bis 5.000 Einwohnern) den Bürgerinitiativen eine weitaus größere Bedeutung zugeschrieben als in Großstädten.

Während in der Bevölkerung eine breite Palette von Initiatoren für die Beschilderung gesehen wird, reduziert sich die Zuweisung der endgültigen Verantwortung im wesentlichen auf zwei Institutionen, auf die Verwaltung<sup>1)</sup> und die Polizei.

Die folgende Tabelle 3 zeigt, daß knapp zwei Drittel der Bevölkerung die Verwaltung als verantwortlich einstufen. Mehr als ein Drittel (37%) sehen dagegen fälschlicherweise die Polizei in verantwortlicher Position. Rund 11% der Befragten erklären, die Verantwortlichen nicht zu kennen.

---

1) An dieser Stelle wird absichtlich nicht zwischen verschiedenen Behörden wie Straßenverkehrsamt und Straßenbauamt unterschieden, da diese Trennung in der Bevölkerung kaum transparent ist. Stattdessen wurde in den Erhebungen generell von der "Verwaltung" gesprochen.

**Tabelle 3:** Vermutete Verantwortlichkeit für die Beschilderung in der Stadt

<u>Frage:</u> "Und wer ist Ihrer Meinung nach letztendlich für die Beschilderung in den Städten verantwortlich?"	
Stadtverwaltung	61% <sup>1)</sup>
Polizei	37%
Landesbehörde	11%
Bundesbehörde	8%
Verkehrswacht	5%
Politische Parteien	2%
Bürgerinitiativen	2%
Automobilclubs	2%
Wissenschaftl. Institution	1%
Weiß nicht	11%
1) Mehrfachnennungen	N = 1.984

**Tabelle 4:** Vermutete Verantwortlichkeit für die Beschilderung in der Stadt/Art der Verkehrsteilnahme

<u>Frage:</u> "Und wer ist Ihrer Meinung nach letztendlich für die Beschilderung in den Städten verantwortlich?"	Kraftfahrer	Radfahrer	Fußgänger
Stadtverwaltung	77% <sup>1)</sup>	49% <sup>1)</sup>	41% <sup>1)</sup>
Polizei	34%	39%	46%
Landesbehörden	14%	9%	6%
Bundesbehörden	8%	7%	7%
Verkehrswacht	7%	4%	2%
Politische Parteien	2%	1%	3%
Bürgerinitiativen	3%	2%	2%
Automobilclubs	2%	2%	2%
Wissenschaftl. Institutionen	0	2%	0
Weiß nicht	4%	18%	22%
1) Mehrfachnennungen	N = 1.067	N = 443	N = 437

Ergänzend zeigt Tabelle 4, daß Radfahrer und insbesondere Fußgänger die Polizei deutlich häufiger fälschlicherweise für verantwortlich halten. Unter den Fußgängern ist der Anteil derer, die die Polizei für verantwortlich halten, sogar größer als der, der die Verantwortung bei der Verwaltung sieht.

Sichtbar wird anhand von Tabelle 2 und 4 jedoch auch, daß unter den Nichtkraftfahrern die Unkenntnis über die Initiatoren und Verantwortlichen der Beschilderung bei circa 20% liegt.

Frauen, ältere Kraftfahrer und Personen mit niedrigerem sozialen Status äußern dabei häufiger als andere ihre Unkenntnis über die Verantwortlichkeiten.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Bevölkerung einen breiten Einfluß vielfältiger Institutionen für Anregungen zur Beschilderung sieht, daß jedoch die Kenntnis über die Verantwortlichkeiten vor allem bei Nicht-Kraftfahrern begrenzt ist. Insbesondere wird das Ausmaß der Verantwortlichkeit der Polizei deutlich überschätzt.

### 3. Wie erleben Bürger und insbesondere Kraftfahrer die Verkehrsbeschilderung?

---

Im folgenden wollen wir zeigen, welche Probleme sich im einzelnen für die Verkehrsteilnehmer aus und mit der Beschilderung ergeben. Ausgangspunkt der Überlegungen ist dabei die Tatsache, daß die Beschilderung keineswegs überall in gleicher Weise als problematisch empfunden wird. Vielmehr wird sich zeigen, daß es ganz spezifische Problembereiche gibt, die gezielt bei etwaigen Planungen zur Lösung der Probleme anzugehen sind.

Die nächste Frage, die es in diesem Zusammenhang zu beantworten gilt, richtet sich auf die als kritisch empfundenen Punkte in der Beschilderung. Daß Schwierigkeiten mit der Beschilderung nicht ausschließlich als quantitatives Problem gesehen werden dürfen, hat bereits die Projektgruppe "Weniger Verkehrszeichen" festgestellt: "Bei der näheren Analyse des Problems "Schilderwald" erweist sich die Menge der Verkehrszeichen nur als ein Mangel unter vielen möglichen Mängeln"<sup>1)</sup>. Dennoch spielt natürlich die Menge der Schilder durchaus eine wesentliche Rolle und im dritten Abschnitt dieses Kapitels wird daher das Mengenproblem näher analysiert.

Eng verknüpft mit dem Problem der Schildermenge ist die Frage, ob denn alle Verkehrszeichen im Bewußtsein der Kraftfahrer den gleichen Stellenwert haben oder ob individuell zwischen bedeutsamen und weniger bedeutsamen Zeichen unterschieden werden kann. Da die Ergebnisse zeigen werden, daß derartige Bedeutungsunterschiede nachweisbar sind, stellt sich ergänzend die Frage, ob die Kraftfahrer bestimmte Zeichen für verzichtbar halten.

---

1) Bundesminister für Verkehr, Weniger Verkehrszeichen, a.a.O. S. 7.

Eine wesentliche Konsequenz des individuellen Bedeutungswerts von Schildern ist das Ausmaß der Befolgung der durch die Zeichen symbolisierten Regeln. Hier zeigen die Ergebnisse, daß entsprechend dem Stellenwert der Schilder sehr unterschiedliche Befolgungsraten für die einzelnen Zeichen anzutreffen sind. Gleichzeitig wird deutlich, daß die Befolgung von Faktoren beeinflußt wird, die nicht nur mit den Schildern zu tun haben. Grundlegende Voraussetzung für die Befolgung von Verkehrszeichen ist dabei die Kenntnis der Regeln, die sie symbolisieren. Daß diese Kenntnis keineswegs für alle Schilder bei Kraftfahrern als gegeben vorausgesetzt werden kann, wird ebenfalls in diesem Kapitel gezeigt werden.

Abschließen wollen wir dies Kapitel mit einer kurzen Betrachtung und einigen empirischen Ergebnissen zur Wegweisungsbeschilderung. Die besondere Problematik dieses Teils der Beschilderung ist bereits in einer früheren UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung behandelt worden.<sup>1)</sup>

### 3.1 Wo haben Kraftfahrer die meisten Probleme mit der Beschilderung?

---

Schon bei der Darstellung der gesetzlichen Grundlagen der Beschilderung im Kapitel 2.2 wurde darauf hingewiesen, daß das Gliederungsprinzip der Straßenverkehrsordnung keineswegs mit den Vorstellungen korrespondiert, die Kraftfahrer von der Ordnung der Schilder haben. Kraftfahrer trennen im Alltagsverständnis zunächst einmal zwischen verkehrsregelnden Zeichen und solchen Schildern und Zeichen, die der Wegweisung dienen. Aus diesem Grunde wird auch in diesem Abschnitt zwischen "verkehrsregelnder" und "wegweisender" Beschilderung unterschieden.

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus + Martin Welbers, Suche mit Hindernissen, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 7, a.a.O.

Wie die folgende Tabelle 5 zeigt, treten aus der Sicht der Kraftfahrer die meisten Beschilderungsprobleme in Großstädten auf. Dies gilt sowohl für die verkehrsregelnde wie für die wegweisende Beschilderung.

Tabelle 5: Lokalisierung der Beschilderungsprobleme

	Es berichten über Schwierigkeiten bei der...	
	... verkehrsregelnden Beschilderung	... wegweisenden Beschilderung
in Großstädten	44% <sup>1)</sup>	43% <sup>1)</sup>
in Klein- und Mittelstädten	28%	28%
in Innenstädten	32%	31%
in Stadtteilen	26%	29%
an Baustellen	34%	24%
an Kreuzungen	29%	21%
auf Landstraßen	20%	27%
auf der Autobahn	18%	20%
1) Mehrfachnennungen	N = 1.067	N = 1.067

Verstärkt wird der Hinweis auf die Probleme in Großstädten durch den erheblichen Anteil der Hinweise auf Probleme in den Innenstädten. Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 5, daß im Gewicht der Probleme zwischen verkehrsregelnder und wegweisender Beschilderung in den Städten kein wesentlicher Unterschied besteht. Dies ist anders, wenn man die Beschilderung von Konfliktpunkten wie Baustellen oder Kreuzungen betrachtet. Hier zeigt sich, daß vor allem die verkehrsregelnde Beschilderung kritisch beurteilt wird. Demgegenüber weisen Kraftfahrer für Landstraßen häufiger auf Schwierigkeiten mit der Wegweisung hin.

Mit Abstand die geringsten Beschilderungsprobleme werden von der Autobahn berichtet. Dieses Ergebnis verwundert nicht, ist die verkehrsregelnde Beschilderung dort doch auf weniger Regelungen als in den Städten beschränkt. Gleichzeitig bietet die Autobahnwegweisung, insbesondere im Vergleich zur übrigen Wegweisung, ein positives Bild und wird stetig weiter verbessert<sup>1)</sup>.

Versucht man, die Konfliktpunkte in eine Hierarchie zu bringen, so ist festzustellen, daß Beschilderungsprobleme vornehmlich als Probleme der Großstädte und Innenstädte erlebt werden und daß Baustellen und Kreuzungen als Konfliktpunkte der Beschilderung empfunden werden. Baustellen werden dabei vielfach als extrem überbeschildert erlebt.

Tabelle 6: Gesamtindex der Problemwahrnehmung/Alter

	18-25	26-40	41-55	56 u. älter
<u>Index für:</u>				
Verkehrsregelnde Beschilderung	100 <sup>1)</sup>	107	112	129
Wegweisende Beschilderung	100 <sup>1)</sup>	104	100	107
	N = 166	N = 364	N = 334	N = 191
1) Es wurde jeweils ein Gesamtindex der wahrgenommen Probleme gebildet und das Niveau der jüngsten Altersklasse auf 100 festgesetzt.				

1) So hat der Bundesminister für Verkehr 1984/85 die gesamte Wegweisung an Bundesautobahnen per Videotechnik aufnehmen lassen, um Mängel zu erkennen und zu beseitigen.  
Vgl. hierzu: Klaus Weinspach, Den klaren Weg weisen, in: Verkehrsnachrichten, 6/87 S. 5-10

Auf die Frage, ob sich verschiedene soziodemographische Gruppen in ihrer Wahrnehmung der Beschilderungsproblematik unterscheiden, ergibt sich, daß Wahrnehmungsunterschiede zwischen Frauen und Männern nicht zu existieren scheinen. Deutlich wird dagegen der Einfluß des Alters. Es zeigt sich, daß mit zunehmendem Alter insbesondere die verkehrsregelnde Beschilderung als problematisch erlebt wird. Bei der wegweisenden Beschilderung ist diese Entwicklung weniger stark ausgeprägt.

Bezieht man weitere soziodemographische Merkmale wie Ausbildung, Berufstätigkeit oder Wohnortgröße in die Betrachtung ein, so stellt man fest, daß hier keine eindeutigen Zusammenhänge nachweisbar sind. So berichten zwar Großstadtbewohner häufiger als andere über Schwierigkeiten mit der verkehrsregelnden Beschilderung in den Innenstädten oder Stadtteilen, demgegenüber hat der gleiche Personenkreis an gleicher Stelle mit der wegweisenden Beschilderung weniger Schwierigkeiten als der Rest. Das Empfinden von Beschilderungsproblemen scheint auch kaum vom Bildungsstand des Betroffenen abzuhängen, ebensowenig lassen sich Unterschiede zwischen Berufstätigen und Nichtberufstätigen nachweisen. Festzustellen ist allerdings, daß die Einstellung zur Beschilderung mit der Sicht von Problemfeldern zusammenhängt: Diejenigen, die viele Schilder für überflüssig halten, sehen bezüglich der verkehrsregelnden Beschilderung deutlich häufiger Probleme als dies diejenigen feststellen, die mit der Beschilderungssituation zufrieden sind. Gleichzeitig sehen diejenigen, die viele Schilder für überflüssig halten, bei der wegweisenden Beschilderung häufiger Probleme in den Stadtteilen und an Kreuzungen.

Faßt man diesen Abschnitt zusammen, ist festzuhalten, daß Beschilderungsprobleme vorrangig in Großstädten und Innenstädten sowie an Baustellen gesehen werden und daß wegweisende und verkehrsregelnde Beschilderung gleichermaßen kritisch beurteilt werden.

### 3.2 Was bemängeln Kraftfahrer vorrangig an der Beschilderung?

---

Nachdem der vorangegangene Abschnitt deutlich gemacht hat, wo die Beschilderungsprobleme auftreten, wollen wir im folgenden aufzuzeigen versuchen, was eigentlich an der Beschilderung als problematisch empfunden und bemängelt wird. Hierzu ist auf der Basis von Voruntersuchungen ein Katalog von zehn Statements entwickelt worden, die die befragten Kraftfahrer einzeln zu bewerten hatten. Tabelle 7 vermittelt einen Überblick über den Stellenwert der verschiedenen Argumente. Gleichzeitig machen die Durchschnittswerte, die relativ dicht beieinander liegen, jedoch deutlich, daß fast allen Aspekten eine gewisse Bedeutung zukommt.

Es zeigte sich, daß sich die Hauptkritikpunkte vor allem gegen die Schilderhäufung richten. Rangplatz 1 + 2 der Tabelle 7 belegen dies deutlich, wobei die Schilderhäufung an einer Stelle sowie die zu dichte Folge gleichermaßen kritisch gesehen werden.

Die Verschärfung der Wahrnehmungsprobleme bei Nacht spielt ebenfalls eine wesentliche Rolle bei der Kritik der Beschilderung. Für weitaus weniger bedeutend werden demgegenüber ästhetische Aspekte wie z.B. die Verschandelung historischer Innenstädte durch Schilder oder die unzureichende Anpassung oder der Zustand und das Erscheinungsbild der Schilder gehalten.

Unterschiede in der Beurteilung der Beschilderungssituation zwischen weiblichen und männlichen Kraftfahrern sind in diesem Zusammenhang nicht nachweisbar. Demgegenüber geht ein höheres Ausbildungsniveau tendenziell mit einer kritischeren Beurteilung der Beschilderungssituation einher. Allerdings sind die Unterschiede zwischen den Gruppen nicht gravierend.

Tabelle 7: Rangfolge der Kritikpunkte an der Beschilderung

Inhalt der Kritik	Durchschnittswert der Beurteilung <sup>1)</sup>
1. Häufig stehen zuviele Schilder an einer Stelle, so daß man gar nicht rechtzeitig erkennen kann, was man tun soll.	2.63
2. Häufig folgen verschiedene Verkehrsschilder so dicht hintereinander, daß man zwangsläufig Schilder übersieht.	2.64
3. Bei Nacht kann man die Beschilderung kaum erkennen.	2.70
4. Der durchschnittliche Kraftfahrer wird durch das Ausmaß der derzeitigen Beschilderung überfordert.	2.74
5. Da so viele Verkehrsschilder auf den Straßen aufgestellt sind, werden die Schilder meist nicht mehr ernstgenommen.	2.84
6. Bei der derzeitigen Schildervielfalt kennt nur ein Teil der Autofahrer die Bedeutung aller Schilder.	2.86
7. Die Schilder sind häufig so ungünstig angebracht, daß man sie leicht übersieht.	2.87
8. Die Beschilderung verschandelt vielfach das Stadtbild.	2.90
9. Die Beschilderung ist oft veraltet und wird veränderten Bedingungen zu langsam angepaßt.	2.93
10. Die Verkehrsschilder sind oft in einem so schlechten Zustand, daß man sie kaum richtig erkennen kann.	3.14
1) Die Durchschnittswerte wurden auf der Basis einer 5-er-Skalierung berechnet. Je näher ein Wert der Zahl 1, desto größer das Ausmaß der Zustimmung. Je näher der Wert der Zahl 5, desto geringer die Zustimmung. N = 1.067	

### 3.3 Gibt es zuviele Schilder auf den Straßen?

Die Diskussion der quantitativen Aspekte der Beschilderung führt sehr bald zu der Erkenntnis, daß mit diesem Problem zumindest zwei Fragen verknüpft sind. Die erste Frage richtet sich dabei vornehmlich auf die Anzahl der Schilder, die auf bundesdeutschen Straßen anzutreffen sind und wir wollen in diesem Fall von dem Problem der Schildermenge sprechen.

Der zweite quantitative Aspekt der Beschilderung bezieht sich auf die Schildervielfalt. Bereits der kurze historische Rückblick im Abschnitt 2.1 hat gezeigt, daß deren Vielfalt im Laufe der Fortentwicklung der Straßenverkehrsordnung ständig zugenommen hat und weiter zunimmt.

Beide Aspekte haben unterschiedliche Konsequenzen bezüglich der Schilderwahrnehmung und Umsetzung in regelkonformes Verhalten, auf die im Laufe dieses Berichts noch näher einzugehen sein wird.

Nicht berücksichtigt werden soll an dieser Stelle die Frage der Relevanz der Schilder. Diesem Problem wird gesondert in den Abschnitten 3.4 und 3.5 nachgegangen werden. Hier sei nur festgestellt, daß man davon ausgehen kann, daß die Verkehrsteilnehmer weder alle Schilder im Straßenverkehr wahrnehmen noch für relevant erachten. So weist UNDEUTSCH<sup>1)</sup> anhand von Untersuchungen bereits 1963 darauf hin, daß nur ein Bruchteil der aufgestellten amtlichen Verkehrszeichen für den Kraftfahrer relevant sind.

---

1) Vgl. Udo Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, a.a.O., S. 217

### 3.3.1 Das Problem der Schildermenge

Die Anzahl der Verkehrsschilder, die auf deutschen Straßen stehen, kennt niemand genau. Unter Experten und in der Presse schwanken die Schätzungen zwischen 10<sup>1)</sup> und 20<sup>2)</sup> Millionen Schilder, wobei die Wegweisungsbeschilderung noch nicht eingeschlossen ist. Der realistischere Wert dürfte im Rahmen der Größenordnung von 10 Millionen liegen. Diese Zahl schätzt zum Beispiel ein Experte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Horst STEINHOFF<sup>3)</sup>.

Zu ähnlichen Werten kommt auch der Industrieverband Verkehrszeichen e.V. in Hagen. Geschäftsführer J.P. NOTH: "20 Millionen Schilder sind mit Sicherheit eine Utopie. Es werden circa 10-15 Millionen Schilder (ohne Wegweisung) sein."<sup>4)</sup>

Auch bezüglich der Zahl der Wegweisungsschilder tappt man weitgehend im Dunkeln. Hier reichen die Schätzwerte bis 3.5 Millionen Schilder. Genaueres weiß man nur über die Wegweisungsbeschilderung der Bundesautobahnen. Hier ist für die Verbesserung der Wegweisung eine Dokumentation erstellt worden, aus der die Zahl der Wegweisungsschilder ersichtlich ist. Demnach stehen an deutschen Autobahnen 12.200 Wegweisungsschilder<sup>5)</sup> im Werte von circa 300 Millionen Mark.

- 
- 1) Auf 10,5 Millionen Verkehrszeichen (Wegweiser nicht mitgerechnet) schätzt das P.M. Magazin (Heft 5/1985) die Zahl der Verkehrsschilder
  - 2) "Insgesamt ist die Republik zur Zeit mit 20 Millionen Verkehrszeichen und 3,5 Millionen Wegweisern vollgestellt." Rudolf Hamann, in "Welt am Sonntag" vom 23.11.1986.
  - 3) Vgl. Horst Steinhoff, Neugestaltung der Verkehrszeichen, in: Fahrlehrerbriefe, 72-85, Stuttgart 1985.
  - 4) Zitat aus einem persönlichen Gespräch mit J.P. Noth, Geschäftsführer des Industrieverband Verkehrszeichen e.V. am 4.8.1987
  - 5) Vgl. Klaus Weinspach, a.a.O. S. 10

Für einzelne Städte oder Gemeinden finden sich ebenfalls Hinweise auf die Zahl der Zeichen. So schätzt VOGT die Zahl auf 1.300 km Frankfurter Straßen auf mehr als 83.000.<sup>1)</sup>

Aus anderen Ländern liegen ebenfalls nur Schätzungen vor, die verlässlichsten vielleicht aus Schweden aus der Zeit, als vom Links- auf Rechtsverkehr (3. September 1967) umgestellt wurde. Dabei zeigte sich, daß die Zeichendichte wesentlich von der Struktur des Umfelds abhängt. In Schweden ging man Anfang der siebziger Jahre von einer Relation 17 Einwohner pro Zeichen für das ganze Land aus, d.h. bei 8,5 Millionen Einwohnern lag die Zahl der Zeichen bei 0,5 Millionen. Heute schätzt man, daß bereits auf 10 Einwohner ein Zeichen entfällt<sup>2)</sup>, dies wäre eine wesentlich geringere relative Schilderzahl, als etwa in der Bundesrepublik.

Die Ergebnisse aus Schweden zeigen dabei zweierlei: Die relative Häufung der Schilder (Anzahl der Schilder pro Einwohner) ist in Ballungszentren geringer als auf dem Lande. Diese zunächst paradox erscheinende Tatsache hängt damit zusammen, daß die Bevölkerungsdichte in Ballungszentren stärker steigt als die Beschilderungsdichte zunimmt.

Ein zweites Ergebnis, das ebenfalls für Schweden wie für die Bundesrepublik Gültigkeit besitzen dürfte, betrifft die Entwicklung der Schilderzahl. Hier ist davon auszugehen, daß die Anzahl der Schilder ständig zugenommen hat, welches Ausmaß die Steigerungsrate hat, ist jedoch nicht zu ermitteln.

Ob die derzeitige Beschilderungssituation bereits als Überbeschilderung zu bewerten ist, hängt jedoch nicht nur von

---

1) Vgl. Hartmut Vogt, Mehr oder weniger Verkehrszeichen, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 22. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1984, S. 195

2) Vgl. Schwedisches Verkehrssicherungsamt, Weniger Verkehrszeichen, Verkehrsbehördliches Promemoria, 1986, 2, deutsche Übersetzung, unveröffentlicht, S. 6-7

der unbekanntenen Zahl der aufgestellten Zeichen, sondern ganz wesentlich davon ab, wie die Bevölkerung die Situation empfindet. Hierzu können die folgenden Ergebnisse einige Eindrücke vermitteln. Tabelle 8 zeigt, daß nur eine Minderheit der Bevölkerung von 12% die Meinung vertritt, daß sehr viele Schilder überflüssig sind. Addiert man hierzu allerdings die weiteren 22%, die erklären, daß einige Verkehrsschilder überflüssig sind, sowie die 20%, die erklären, daß es überflüssige und fehlende Schilder gebe, so ergibt sich, daß über die Hälfte der Erwachsenenbevölkerung die Ansicht ver-

Tabelle 8: Beurteilung der Schilderzahl auf den Straßen durch verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen

	Kraftfahrer	Radfahrer	Fußgänger	Gesamt
a) <u>Sehr viele</u> Verkehrszeichen und Verkehrsschilder auf unseren Straßen sind überflüssig.	12%	14%	9%	12%
b) <u>Einige</u> Verkehrszeichen und Verkehrsschilder auf unseren Straßen sind überflüssig.	27%	20%	16%	22%
c) Es gibt zwar überflüssige Verkehrsschilder im Straßenverkehr, aber an manchen Stellen fehlen auch Schilder.	25%	15%	16%	20%
d) Es stehen weder zu viele noch zu wenige Verkehrszeichen auf unseren Straßen.	24%	19%	14%	21%
e) An manchen Stellen fehlen notwendige Schilder im Straßenverkehr.	7%	4%	6%	6%
f) Weiß nicht/keine Angabe	5%	28%	39%	18%
	100%	100%	100%	100%
	N=1.067	N=433	N=437	N=1.947

tritt, daß zuviele Schilder an den Straßen stehen. Mit der quantitativen Beschilderungssituation zufrieden sind demgegenüber nur 21% und eine Minderheit von 6% vertritt die Meinung, daß Schilder fehlen. Eine beachtliche Zahl der Befragten 18% fühlt sich außerstande, diese Fragestellung zu beurteilen. Wie Tabelle 8 deutlich macht, sind vor allem Nichtkraftfahrer weniger häufig in der Lage, zur Frage der Beschilderungssituation Aussagen zu machen.

Neben dieser Gesamtübersicht läßt sich aus Tabelle 8 jedoch auch ableiten, daß Kraftfahrer die Beschilderungssituation negativer beurteilen als Nichtkraftfahrer. Fast 2/3 der Kraftfahrer (64%) äußern sich kritisch zur Schildermenge, wobei 4 von 10 Kraftfahrern deutlich machen, daß sie die Schilderzahl für zu groß halten.

Gleichzeitig müssen die Zahlen der Tabelle 8 jedoch auch in der Weise verstanden werden, daß ein erheblicher Teil der Kraftfahrer durchaus erkannt hat, daß die Beschilderungsproblematik kein reines Mengenproblem darstellt. So ist ein knappes Viertel der Kraftfahrer (24%) der Meinung, daß weder zu viele noch zu wenige Schilder stehen und ein knappes Drittel (25% + 7%) weisen sogar auf fehlende Schilder hin.

Eine vertiefende Untersuchung des Mengenproblems zeigt im übrigen ein erstaunliches Ergebnis. Spontan vertreten die meisten befragten Kraftfahrer die Meinung, auf den Straßenständen zu viele Verkehrszeichen. Auf die konkrete Frage jedoch, wo und welche Verkehrszeichen auf ihnen bekannten Straßen entfernt werden könnten, zeigen sich die eben noch kritischen Befragten seltsam unsicher. Vielfach stellen sie fest, daß auf den ihnen vertrauten Straßen nur sehr wenige Schilder verzichtbar sind. Häufig hat der Prozeß der Reflexion über das Problem sogar einen gegenteiligen Effekt. Die Befragten kommen im Zuge des Nachdenkens zu dem Ergebnis, daß auf den von ihnen im Alltag befahrenen Straßen sogar eher Schilder fehlen.

Die hier beschriebene Ambivalenz rührt nicht zuletzt daher, daß die Kraftfahrer in der Vergangenheit stetig an eine wachsende Reglementierung gewöhnt worden sind und diese Gewöhnung zur Folge hat, daß die externe Regulierung per Gesetz, Regel oder Schild als Verfahren zur Konfliktlösung internalisiert worden ist. Dabei hat die Ausdehnung der Reglementierung und die Differenzierung und immer stärkere Verbreitung der Beschilderung zur Folge, daß Verantwortlichkeit den "zuständigen" Institutionen zugeschrieben wird und die Eigenverantwortlichkeit abgebaut wird.

Dieser Prozeß der Verlagerung von Verantwortlichkeit vom Einzelnen hin zu staatlichen Institutionen ist ein verbreitetes Phänomen und nicht nur im Straßenverkehr anzutreffen. Er ist typisch für die Entwicklung unserer gesamten Zivilisation.<sup>1)</sup> Ob diese Verlagerung der Verantwortlichkeit auf staatliche Institutionen allerdings langfristig der richtige Weg zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr ist, mag bezweifelt werden.

Es kann jedoch vermutet werden, daß in den nächsten Jahrzehnten die Freiräume der Entscheidungen für den Verkehrsteilnehmer immer geringer werden und vielfach intelligente Technik Regelungs- und Lenkungsfunktionen übernimmt. Das derzeit noch utopisch wirkende Ende dieser Entwicklung könnte ein vollautomatisch gesteuertes Transportsystem sein, in dem der Einzelne nur sein Ziel angibt, Steuerung und Regelung jedoch dem Transportsystem überlassen muß.

---

1) Norbert Elias hat in seiner Geschichte der Zivilisation ein eindrucksvolles Bild dieser Entwicklung während der letzten Jahrhunderte gezeichnet. Vgl. Norbert Elias, Geschichte der Zivilisation. Soziogenetische und psychologische Untersuchungen, Frankfurt, 1977.

Fern solcher Utopien stellt sich für heute hinsichtlich des Schilderwaldes die Frage, ob es etwa bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmern gibt, die die Schildermenge besonders kritisch beurteilen. Hier zeigen sich jedoch nur wenige Trends. Allenfalls deuten die Zahlen darauf hin, daß Männer eine kritischere Haltung zur Schildermenge einnehmen als Frauen. 39% der Männer wählen die Antwortkategorien (a+b in Tabelle 8), in denen Schilder ausschließlich als in unterschiedlichem Ausmaß als überflüssig apostrophiert werden. Die entsprechende Zahl für die Frauen liegt bei 29%. Das Alter hat demgegenüber keinen Einfluß auf die Beurteilung der Schildermengenproblematik. Der Haupteinfluß der Schulbildung wirkt in die Richtung, daß mit wachsendem Bildungsniveau die Zahl derer, die keine Meinung zu diesem Problem haben, abnimmt. Im übrigen wächst mit dem Bildungsniveau sowohl die Zahl derer, die einen Teil der Schilder für überflüssig halten, wie auch die Zahl derjenigen, die die derzeitige Situation in Ordnung finden. Ein Stadt-Land-Gefälle zu dieser Frage ist ebenfalls nicht nachweisbar.

Somit zeigt sich, daß diejenigen, die am ehesten mit der Beschreibung angesprochen, erreicht und gelenkt werden sollen, eben die Kraftfahrer, eine kritischere Meinung zu diesem Problembereich in der Gesellschaft äußern und sich diese Kritik durch alle Schichten in der Bevölkerung zieht.

Daß sich die Kritik der Kraftfahrer nicht allein gegen die Schildermenge und damit gegen die sie veranlassenden Behörden richtet, macht der nächste Unterabschnitt deutlich, der sich mit der Schildervielfalt befaßt.

### 3.3.2 Das Problem der Schildervielfalt

Der historische Rückblick des Abschnitts 2.1 hat bereits verdeutlicht, daß die Schildervielfalt ständig zugenommen hat. Dieser Entwicklungsprozeß zu immer weiteren Schildern

und Schildervarianten ist keineswegs abgeschlossen. Vielmehr werden ständig weitere Zeichen entwickelt, erprobt und in die StVO übernommen. Derzeit befindet sich beispielsweise die Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung, (häufig als Tempo-30-Zonen-Schild bezeichnet) in der versuchsweisen Erprobung. Diese Erprobung ist auf den 31. Dezember 1989 befristet. Es liegt jedoch die Vermutung nahe, daß die genannte Zonen-Beschilderung Eingang in den Schilderkatalog der StVO finden wird und die Zahl der Zeichen weiter vergrößern wird.

Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Diskussion über die Schildervielfalt erweist es sich daher als notwendig, zunächst einen Blick auf die Schildervielfalt, wie sie sich aus der StVO ergibt, zu werfen.

Das von der Abteilung Straßenverkehr des Bundesministers für Verkehr herausgegebene Verzeichnis "Verkehrszeichen der Straßenverkehrsordnung (StVO), Stand August 1985" weist folgende Anzahl von Zeichen aus (Tabelle 9):

Tabelle 9: Schildervielfalt der Straßenverkehrsordnung  
Stand August 1985

Art des Zeichens	Anzahl der Zeichen
1. Gefahrzeichen (§ 40 StVO):	34
2. Vorschriftzeichen (§ 41 StVO):	63
3. Richtzeichen (§ 42 StVO):	103
4. Zusatzzeichen (§ 39/2 StVO):	111
Gesamtzahl der Zeichen	311

Es zeigt sich, daß die Zusatzzeichen das größte Kontingent an Zeichen stellen, dicht gefolgt von den Richtzeichen. Gleichzeitig sei nochmals darauf verwiesen, daß die Zahl von 311 Zeichen nur diejenigen erfaßt, die derzeit in der StVO verankert sind, nicht jedoch Zeichen berücksichtigt, die sich zum Beispiel in der Erprobung befinden wie etwa die eingangs erwähnte Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung.

Wenngleich bei den Verkehrsteilnehmern höchst ungenaue Vorstellungen darüber herrschen, wieviele Zeichen die Straßenverkehrsordnung enthält (die wahre Zahl dürfte durchweg unterschätzt werden), so haben sie doch sehr klare Vorstellungen darüber, wie die Situation zu bewerten ist. Tabelle 10 macht dies deutlich. Sie zeigt, daß die Vielfalt der Zeichen eher negativ bewertet wird. Insbesondere unter den Kraftfahrern plädiert die größte Gruppe (32%) entschieden für eine Verringerung der Zeichenvielfalt. Weitere 26% der Kraftfahrer stimmen für den Erhalt des Status quo. Weitere 20% sind der Meinung, daß zur Verbesserung der Situation sowohl bestimmte Zeichen abgeschafft wie auch neue eingeführt werden sollten. Nur ein Bruchteil der Bevölkerung und der Kraftfahrer vertritt die Meinung, daß neue weitere Zeichen zusätzlich eingeführt werden sollten.

Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 10 allerdings auch, daß die Schildervielfalt ebenso wie die Schildermenge ein Problem der Kraftfahrer ist. Radfahrer und Fußgänger setzen sich weitaus seltener mit diesem Problem auseinander. Entsprechend hoch fällt für diese Gruppen daher der Anteil der "weiß-nicht-Antworten" aus.

Stärker als bei der Frage nach der Menge der Schilder lassen sich bezüglich der Beurteilung der Schildervielfalt Zusammenhänge zwischen soziodemographischen Merkmalen und der Beurteilung der Schildervielfalt nachweisen.

Tabelle 10: Beurteilung der Schildervielfalt durch verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen

	Kraftfahrer	Radfahrer	Fußgänger	Gesamt
a) Es wäre gut, wenn der Gesetzgeber weitere neue Zeichen zusätzlich einführen würde.	2%	2%	3%	2%
b) Es wäre gut, wenn die Vielfalt der Zeichen verringert würde.	32%	23%	18%	26%
c) Der Gesetzgeber sollte sowohl bestimmte Zeichen abschaffen als auch neue Zeichen einführen.	20%	12%	10%	16%
d) An den Verkehrszeichen sollte sich gar nichts ändern. Es sollten weder neue eingeführt noch bestehende abgeschafft werden.	26%	25%	18%	24%
e) Die Vielfalt der Zeichen sollte nicht verändert, aber die Darstellungsweise sollte verbessert werden.	13%	7%	9%	11%
Weiß nicht/keine Angabe	7%	31%	42%	21%
	100%	100%	100%	100%
	N=1.067	N=443	N=437	N=1.947

So plädieren Männer deutlich häufiger als Frauen für eine Verringerung der Vielfalt (Männer: 32%, Frauen 22%). Gleichzeitig ist nachweisbar, daß mit steigendem Ausbildungsniveau die kritische Beurteilung der Schildervielfalt zunimmt. Als eine weitere Einflußvariable erweist sich das Umfeld, in der die urteilende Person lebt. Bewohner von größeren Städten und Großstädten äußern sich öfter in Richtung einer Verringerung der Schildervielfalt als Dorfbewohner.

Faßt man die Ergebnisse der repräsentativen Umfrage sowie die Aussagen aus verschiedenen Gruppendiskussionen zusammen, so ist festzuhalten, daß die Beschilderungsvielfalt als deutlich zu groß erlebt wird und die Einführung neuer Schilder auf erhebliche Skepsis trifft.

Unter Sicherheitsaspekten ist die Skepsis durchaus von Bedeutung, denn Untersuchungen<sup>1)</sup> zeigen, daß die Verbreitung eines neues Schildes erhebliche Zeit beansprucht, bzw. daß der Bekanntheitsgrad von Verkehrszeichen wesentlich von ihrem Alter abhängt. Hier gilt, ähnlich wie im Steuerwesen, der Satz: Alte Verkehrszeichen (Steuern) - gute Verkehrszeichen (Steuern); neue Verkehrszeichen (Steuern) - schlechte Verkehrszeichen (Steuern). Diese Tatsache ist insbesondere für diejenigen bedauerlich, die inzwischen mit Hilfe von Computern neue Schilder entwerfen oder alte Schilder "modernisieren".

---

1) Vgl. z.B. Gérard Michaut, L'utilisateur et la signalisation routière, in: Recherche Transports Sécurité, Juli 1984, S. 8-13

### 3.4 Welche Verkehrszeichen halten Kraftfahrer für besonders wichtig und welche für verzichtbar?

---

Bereits der vorangehende Abschnitt hat gezeigt, daß nicht alle Schilder von den Verkehrsteilnehmern gleichrangig eingestuft werden. Wenn beispielsweise ein beachtlicher Teil der Kraftfahrer für die Verringerung der Schildervielfalt plädiert, bedeutet dies nichts anderes, als daß zumindest zwischen unverzichtbaren und verzichtbaren Zeichen unterschieden wird. In diesem Abschnitt wollen wir nun zeigen, daß die Bewertung der Bedeutung der verschiedenen Zeichen weitaus differenzierter ist und daß eine regelrechte Bedeutungshierarchie der Schilder existiert. Dieser Gedanke der Bedeutungshierarchie ist übrigens keineswegs neu. Bereits 1963 weist UNDEUTSCH<sup>1)</sup> auf die unterschiedliche Bedeutung verschiedener Zeichen hin, wobei er sich jedoch nicht auf eine subjektive Bewertung stützt, sondern auf Beobachtungsdaten, die die Wahrnehmung oder das Übersehen von Schildern betreffen.

Die verschiedenen Funktionen der Zeichen sowie deren große Vielfalt legen es im übrigen nahe, nicht eine einzige Bedeutungshierarchie zu entwickeln, sondern beispielhaft für verschiedene Zeichengruppen derartige Rangordnungen aufzuzeigen. Dies soll im folgenden für die Gruppe der Gefahrzeichen sowie die Gruppe der Vorschriftzeichen dargestellt werden.

Für die Richtzeichen eine derartige Hierarchie zu erarbeiten, erscheint wenig sinnvoll, da diese Zeichengruppe sehr heterogene Zeichen enthält. So findet man unter den Richtzeichen solche, die die Vorfahrt betreffen (z.B. Zeichen 301, 306) oder auch Parkanweisungen und Hinweisschilder

---

1) Vgl. Udo Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, a.a.O.

(Zeichen 358-377) und die gesamte Beschilderung zur Wegweisung.

Auf eine Hierarchisierung der Zusatzschilder wurde ebenfalls verzichtet, weil zum einen deren Inhalte ebenfalls sehr heterogen sind und zum anderen eine Beurteilung der Zusatzschilder ohne das eigentliche Hauptschild, das sie erläutern, außerordentlich problematisch und zum Teil sogar sinnlos ist. Man denke in diesem Zusammenhang beispielsweise an die Zusatzzeichen 701 und 702, die ausschließlich einen Pfeil enthalten, der dazu dient, die Richtung, in der ein Ge- oder Verbot gelten soll, deutlich zu machen.

#### 3.4.1 Gefahrzeichen

Gemäß § 40 der StVO mahnen Gefahrzeichen, "sich auf die angekündigte Gefahr einzurichten". Nun beinhalten die Gefahren, auf die die verschiedenen Zeichen verweisen, sehr unterschiedliche Risiken. Aus früheren Untersuchungen ist in diesem Zusammenhang bekannt, daß die Wichtigkeit von Regeln und Vorschriften eng an die vermutete Gefährdung, die aus einem Vorstoß gegen diese Regel resultiert, gekoppelt ist.<sup>1)</sup> Daher ist zu vermuten, daß auch die Gefahrzeichen unterschiedlich bewertet werden, abhängig davon, auf welche Gefahr sie hinweisen. Ob dieser Zusammenhang zwischen objektiver Gefährdung und der Bewertung, die einem Zeichen zuteil wird, tatsächlich in der vermuteten Form existiert, soll im folgenden untersucht werden.

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus + Martin Welbers, Vorschrift und Verhalten, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, a.a.O.

### 3.4.1.1 Die "wichtigsten" Gefahrzeichen

Um die aus der Sicht der Kraftfahrer wichtigsten Gefahrzeichen zu ermitteln, wurde den Befragten eine Vorlage mit allen Gefahrzeichen, gedruckt in den Originalfarben, mit der Bitte vorgelegt, die fünf wichtigsten Zeichen auszusuchen. Wie die folgende Tabelle 11 zeigt, konzentrieren sich die Antworten auf wenige Zeichen.

Tabelle 11: Die "wichtigsten" Gefahrzeichen

Rangplatz	Zeichennummer	Zeicheninhalt	Häufigkeit der Nennungen
1	101	"Gefahrstelle"	47% <sup>1)</sup>
2	102	"Kreuzung oder Einmündung von rechts"	46%
3	134	"Fußgängerüberweg"	42%
4	136	"Kinder"	39%
5	114	"Schleudergefahr bei Nässe oder Schmutz"	34%
6	151	"Unbeschränkter Bahnübergang"	24%
7	131	"Lichtzeichenanlage"	20%
8	125	"Gegenverkehr"	19%
9	123	"Baustelle"	18%
10	120	"Verengte Fahrbahn"	17%
1) Mehrfachnennungen			N = 1.067

Somit ist festzuhalten, daß Kraftfahrer tatsächlich den 34 in der Straßenverkehrsordnung enthaltenen Gefahrzeichen unterschiedliche Bedeutung beimessen und sich aus dem Zeichenkatalog vier Zeichen als besonders wichtig herauskristalli-

sieren. Dies sind die Zeichen 101: "Gefahrstelle", Zeichen 102: "Kreuzung oder Einmündung von rechts", Zeichen 134: "Fußgängerüberweg" und Zeichen 136: "Kinder".

Für den Verkehrsforscher liefert die Tabelle 11 allerdings auch manches überraschende Ergebnis. Die erste Überraschung besteht darin, daß nicht etwa ein Gefahrzeichen, das auf eine ganz konkrete Gefährdung hinweist, den ersten Rangplatz einnimmt, sondern daß das allgemeine Gefahrenzeichen, das für vielfältige Gefahren Verwendung finden kann, am häufigsten als wichtiges Zeichen genannt wird. Ergänzende Gespräche mit Kraftfahrern zeigen in diesem Zusammenhang, daß die Verkehrsteilnehmer bezüglich der Gefahrenbeschilderung ein Dilemma erleben. Zum einen möchten sie auf Gefahren sehr konkret hingewiesen werden, zum anderen sehen sie, daß die gefahrenspezifische Differenzierung der Schilder eine Schildervielfalt produziert, die sie für nicht wünschenswert halten.

Eine weitere Analyse zeigt, daß der Stellenwert des Zeichens 101 "Gefahrstelle" nicht von allen in gleicher Weise eingestuft wird. So verändert sich die Beurteilung dieses Zeichens in Abhängigkeit vom Alter. Ältere Kraftfahrer halten dieses generelle Zeichen für noch wichtiger als jüngere. Eine gegenläufige Tendenz ist nachweisbar, wenn man die Einstufung in Abhängigkeit vom Bildungsgrad analysiert: Je höher der Ausbildungsstand eines Kraftfahrers, desto eher bevorzugt er Hinweise auf spezifische Gefahren. Schließlich ist festzustellen, daß Kraftfahrer, die in Dörfern und ländlichen Gebieten leben, das Gefahrenzeichen öfter auf Rangplatz 1 setzen als solche Fahrer, die in größeren Gemeinden oder Großstädten leben.

Auf Rangplatz 2 rangiert in Tabelle 11 das Gefahrzeichen 102 "Kreuzung oder Einmündung von rechts". Ein Blick auf die Zahl der Nennungen zeigt, daß kein signifikanter Unterschied in der Häufigkeit zum ersten Rangplatz besteht, Zeichen 101 und

102 also als nahezu gleichrangig wichtig einzustufen sind. Die Beurteilung des Zeichens 102 hängt ebenfalls in gewissem Umfang vom soziodemographischen Hintergrund des jeweiligen Kraftfahrers ab. Mit steigendem Alter wächst die Zahl derer, die dieses Zeichen für besonders bedeutsam halten. Höhere Ausbildungsgrade gehen eher mit einer Verringerung der Wertschätzung einher.

Rangplatz 3 und 4 werden von den Zeichen 134 "Fußgängerüberweg" und Zeichen 136 "Kinder" eingenommen. In dieser hohen Platzierung dieser beiden Zeichen drückt sich mit großer Wahrscheinlichkeit das sozial erwünschte rücksichtsvolle Verhalten gegenüber Schwächeren aus. Der Stellenwert dieser Zeichen läßt jedoch keinen Rückschluß auf das konkrete Verhalten gegenüber Fußgängern oder Kindern zu. Auch bei diesen beiden Zeichen lassen sich Abhängigkeiten vom sozio-demographischen Hintergrund auf die Beurteilung des Stellenwerts nachweisen. So gehen höheres Alter und bessere Ausbildung einher mit einer häufigeren Nennung der Zeichen "Fußgängerüberweg" und "Kinder" als besonders wichtig. Gleichzeitig wird dem Fußgängerüberweg insbesondere von denjenigen Kraftfahrern große Bedeutung zugemessen, die in Dörfern und Kleinstädten leben.

Rangplatz 5 (Zeichen 114: "Schleudergefahr") und 6 (Zeichen 151: "Unbeschränkter Bahnübergang") nehmen solche Zeichen ein, die auf Gefahren hinweisen, die quasi als Umfeldfaktoren den Kraftfahrer bedrohen. Aus Untersuchungen über den Einfluß des Wetters auf das Autofahren<sup>1)</sup> ist bekannt, daß der Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug beim Kraftfahrer außerordentlich stark angstbesetzt ist. Dies mag ein Grund sein für die hohe Wertschätzung, die das

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus, Wetter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10, Köln, 1983

"Schleudergefahr-Zeichen" erhält. Für beide Zeichen läßt sich im übrigen nachweisen, daß sie insbesondere in ländlichen Regionen einen hohen Stellenwert besitzen. Dies hängt möglicherweise damit zusammen, daß dort beide Gefährdungsmomente besonders häufig anzutreffen sind.

Ebenfalls im ländlichen Raum als bedeutsamer angesehen ist das auf Rangplatz 7 eingestufte Zeichen 131 "Lichtzeichenanlage". Wie allerdings im Verlaufe dieses Abschnitts noch gezeigt werden wird, ist die Beurteilung dieses Zeichens durchaus kontrovers.

Die Rangplätze 8 bis 10 werden schließlich von Zeichen belegt, die sehr konkrete Gefahren beinhalten, bei denen der Kraftfahrer in der Regel in der Breite der ihm zur Verfügung stehenden Fahrspur eingeengt wird.

Das auf Rang 8 plazierte Zeichen 125 "Gegenverkehr" wird insbesondere von besser Ausgebildeten häufiger als wichtig klassifiziert. Ältere Kraftfahrer messen diesem Zeichen demgegenüber geringere Bedeutung bei.

Das Baustellenzeichen (123) auf Platz 9 wird besonders häufig von Bewohnern in Dörfern und Kleinstädten (bis 20.000 Einwohner) als wichtig eingestuft. Für das Zeichen 120 "Verengte Fahrbahn" lassen sich derartige sozio-demographische Einflüsse auf die Bewertung nicht nachweisen.

Faßt man die bisherigen Ergebnisse zur Hierarchie der Gefahrzeichen zusammen, bleibt noch unklar, welche Gründe zu der in Tabelle 11 ausgewiesenen Rangordnung führen. Um hierzu weitere Anhaltspunkte zu gewinnen, soll im folgenden dargestellt werden, welche Gefahrzeichen die Kraftfahrer für verzichtbar halten. Ferner wird der Versuch unternommen, aus der Kombination der positiven und negativen Wertungen Hinweise auf kontroverse Einstufungen zu gewinnen.

### 3.4.1.2 "Verzichtbare" Gefahrzeichen

Wenn an dieser Stelle und im weiteren Verlauf des Berichts wiederholt von "verzichtbaren" Zeichen die Rede ist, bedeutet dies nicht, daß hier von unsinnigen Zeichen die Rede wäre, die der Gesetzgeber ohne sorgfältige Prüfung entwickelt und in die Straßenverkehrsordnung übernommen hätte. "Verzichtbar" nennen wir vielmehr solche Zeichen, von denen die Kraftfahrer die Meinung vertreten, daß sie unnötig oder überflüssig seien. Diese Bewertung resultiert aus mangelnder Kenntnis der Problemsituation, für die die Zeichen gedacht sind, aus mangelnder Kenntnis der Intentionen des Gesetzgebers und schließlich aus einer anderen Vorstellung darüber, wie das soziale Zusammenleben im Straßenverkehrs organisiert sein sollte. Daß keineswegs alle Kraftfahrer die Ansicht vertreten, daß bestimmte Gefahrzeichen verzichtbar seien, wird daran deutlich, daß jeder 6. Kraftfahrer (16%) erklärt, keines der Gefahrzeichen sei verzichtbar. Auf der anderen Seite bedeutet dies, daß die überwältigende Mehrheit von 84% durchaus der Meinung ist, daß bestimmte Gefahrzeichen verzichtbar wären. Um welche Zeichen es sich dabei vornehmlich handelt, soll die folgende Tabelle 12 deutlich gemacht.

Die Tabelle zeigt, daß sich die Nennungen auf ein Zeichen, und zwar das Zeichen "Flugbetrieb" konzentrieren. Alle anderen Gefahrzeichen werden deutlich seltener als verzichtbar eingestuft.

Unterteilt man die Befragten der Untersuchung in zwei Gruppen und wählt als Trennungskriterium die Zustimmung zu der Aussage, daß viele Verkehrszeichen überflüssig seien, so zeigt sich folgendes: Diejenigen Kraftfahrer, die viele Zeichen für überflüssig halten, halten die in Tabelle 12 ausgewiesenen Zeichen durchweg häufiger für verzichtbar. Bezüglich der Beurteilung der restlichen Gefahrzeichen unterscheiden sich diese beiden Gruppen jedoch nicht. Das bedeu-

Tabelle 12: "Verzichtbare Gefahrzeichen"

Rangplatz	Zeichennummer	Zeicheninhalt	Häufigkeit der Nennung
1	144	"Flugbetrieb"	35% <sup>1)</sup>
2	140	"Tiere"	23%
3	129	"Ufer"	17%
4	128	"Bewegliche Brücke"	16%
5	117	"Seitenwind"	14%
6	116	"Lichtzeichenanlage"	14%
7	112	"Unebene Fahrbahn"	12%
8	150	"Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken"	10%
9	110	"Steigung"	10%
10	108	"Gefälle"	8%
1) Mehrfachnennungen			N=1.067

tet, daß die in Tabelle 12 ausgewiesenen Zeichen tatsächlich diejenigen sind, auf die sich am ehesten die Kritik der Kraftfahrer richtet.

Untersucht man die als verzichtbar erklärten Gefahrzeichen im einzelnen, wird deutlich, daß Kraftfahrer vorrangig solche Zeichen für verzichtbar halten, bei denen die Gefährdung als gering oder selten eingestuft wird. Intensivgespräche und Diskussionen mit Autofahrern belegen, daß beispielsweise mit den Zeichen 144 "Flugbetrieb" keine Vorstellungen über Gefährdungen verknüpft sind. Die Intention des Gesetzgebers, den Kraftfahrer vor überraschend auftretendem Fluglärm zu warnen, ist kaum bekannt und es wird ihr keine wesentliche Bedeutung zugemessen.

Unterschiede in der Einschätzung der Verzichtbarkeit dieses Zeichens in Abhängigkeit von sozio-demographischen Merkmalen sind im übrigen nicht feststellbar.

Das gleiche gilt für das Zeichen 140 "Tiere". Auch hier bestehen zwischen verschiedenen Gruppen oder Altersklassen keine Beurteilungsunterschiede. Dies gilt auch, wenn man die Beurteilung dieses Schildes in Abhängigkeit von der Wohnortgröße betrachtet. Bewohner des ländlichen Raumes halten das Zeichen "Tiere" in gleichem Ausmaß für verzichtbar wie Großstadtbewohner.

Die beiden auf Rangplatz 3 und 4 eingestuften verzichtbaren Gefahrzeichen "Ufer" und "Bewegliche Brücke" sind relativ selten anzutreffen und gelten aus diesem Grunde bei jedem 6. Kraftfahrer als verzichtbar.

Überraschend ist, daß auf Rangplatz 5 immerhin von 14% erklärt wird, das Zeichen "Seitenwind" sei verzichtbar. Diese Beurteilung hängt sicherlich eng mit der Tatsache zusammen, daß Seitenwindrisiken durchweg unterschätzt, bzw. die eigenen Möglichkeiten zur Korrektur von Seitenwindeinflüssen überschätzt werden.<sup>1)</sup>

Auf die kontroverse Beurteilung des Gefahrzeichens 116 "Lichtzeichenanlage" wurde bereits hingewiesen. Hier sind es vor allem Stadtbewohner, die dieses Zeichen für verzichtbar halten.

Die Verzichtbarkeit des Warnschildes vor dem beschränkten Bahnübergang läßt sich damit erklären, daß ein Teil der Kraftfahrer die Sicherung des Bahnübergangs durch eine Schranke für hinreichend sichtbar halten und das Warnschild aus diesem Grunde als überflüssig angesehen wird.

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus, Wetter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10, a.a.O. S. 130 ff

Die Zeichen 110 und 108 "Steigung" und "Gefälle" gelten als verzichtbar, weil diese Gefahr unmittelbar gesehen und erlebt wird. Auf diese Zeichen werden wir im übrigen im Verlaufe dieses Berichts noch näher eingehen.

Es zeigt sich somit, daß insbesondere Zeichen, die relativ selten sind oder solche, die auf eine relativ seltene Gefahr hinweisen, und Gefahrzeichen, bei denen die Gefährdung unmittelbar wahrgenommen werden kann, als verzichtbar gelten.

Bei einer Reihe von Gefahrzeichen sind nun die Meinungen über deren Bedeutung deutlich kontrovers. Wie die folgende Tabelle 13 zeigt, lassen sich für eine ganze Reihe von Zeichen derartige gegensätzliche Bewertungen feststellen.

Tabelle 13: Kontroverse Beurteilung von Gefahrzeichen

Zeichennummer	Art des Zeichens	als wichtig eingestuft	als verzichtbar eingestuft
131	"Lichtsignal"	20%	14%
125	"Gegenverkehr"	19%	7%
142	"Wildwechsel"	15%	6%
129	"Ufer"	5%	17%
112	"Unebene Fahrbahn"	10%	12%
108	"Gefälle"	6%	8%
110	"Steigung"	6%	10%
117	"Seitenwind"	8%	14%
150	"Bahnübergang"	6%	10%

Bezüglich des Zeichens "Lichtsignal" erklären Kraftfahrer bei Nachfragen, daß die Ampelanlage, die durch ein solches Zeichen angekündigt wird, nahezu immer gut sichtbar sei und

insbesondere in städtischen Gebieten dieses Schild überflüssig sei, da man hier immer mit Lichtzeichenanlagen rechnen müsse.

Diese kritische Bewertung der Ampelvorankündigung ist im übrigen keinesfalls neu. So stellt UNDEUTSCH in dem bereits mehrfach zitierten Aufsatz von 1963 über die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen fest: "Die geringste Beachtung hat die Ampel-Vorankündigung gefunden. Das ist verständlich, denn der Kraftfahrer weiß aus Erfahrung, daß er die kräftig leuchtenden Ampeln nicht zu übersehen pflegt. Er ... hält dann die Vorankündigung für überflüssig..."<sup>1)</sup>

Daß Tatsachen, die unmittelbar erlebbar sind, nicht noch zusätzlich durch ein Verkehrsschild kenntlich gemacht werden müssen, führt auch dazu, daß Zeichen 112 "Unebene Fahrbahn" von vielen als verzichtbar eingestuft wird.

Beim Zeichen 125 "Gegenverkehr" stützt sich die Argumentation ebenfalls auf die Tatsache, daß die Verkehrssituation in der Regel so eindeutig ist, daß auf dieses Zeichen verzichtet werden kann.

Das Zeichen "Wildwechsel" wird kontrovers erlebt, weil eine Reihe von Kraftfahrern die Meinung vertritt, daß dieses Schild keine Verhaltenskonsequenzen hat, d.h. sie sind der Meinung, daß der Kraftfahrer mit oder ohne Schild seine Geschwindigkeit beihält. Damit wird für einige das Zeichen verzichtbar. Eine größere Gruppe anerkennt demgegenüber, daß der Hinweis auf die Gefahr wichtig ist und ordnet dieses Zeichen demgemäß ein.

Das entscheidende Ergebnis der kontroversen Einstufung ist nun weniger die Frage, ob ein Zeichen als verzichtbar ange-

---

1) Udo Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, a.a.O. S. 220

sehen werden kann oder nicht, würde doch ein solcher Verzicht ausserordentlich komplexer gesetzgeberischer Maßnahmen und internationaler Abstimmung bedürfen. Weitaus bedeutsamer ist, daß seitens der Kraftfahrer die Argumente für oder gegen ein Zeichen stark situations- und verhaltensbezogen erlebt werden. Insoweit deckt sich die Absicht des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministers für Verkehrs im Rahmen des Modellversuchs "Weniger Verkehrszeichen", die Verwendung der Zeichen im Alltag zu kontrollieren, mit den Forderungen der Verkehrsteilnehmer nach einer situationsgerechten und verhaltenswirksamen Beschilderung.

#### 3.4.2 Vorschriftzeichen

Vorschriftzeichen, die entweder als Schilder oder weiße Markierungen auf der Straßenoberfläche sichtbar werden, enthalten Gebote und Verbote, so schreibt es § 41 der Straßenverkehrsordnung vor. Im Rahmen der folgenden Diskussion beschränken wir uns bei den Vorschriftzeichen allerdings auf die Schilder, Straßenmarkierungen bleiben außer Betracht.

Ebenso wird nicht berücksichtigt, daß vielfach die durch Vorschriftzeichen erlassenen Anordnungen durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen unterstützt werden. Im folgenden geht es demgemäß ausschließlich um Schilder, die den Kraftfahrer auf Vorschriften hinweisen.

Auch hier gilt der erste Punkt der Frage, welche Vorschriftzeichen seitens der Kraftfahrer für besonders bedeutsam gehalten werden und in einem zweiten Schritt wird überprüft, ob und falls ja, welche Vorschriftzeichen als verzichtbar eingestuft werden.

#### 3.4.2.1 Die "wichtigsten" Vorschriftzeichen

Während bei den Gefahrzeichen eine ganze Reihe verschiedener Zeichen als besonders wichtig eingestuft wurden (vgl. Abschnitt 3.4.1.1), konzentrieren sich die Nennungen bezüglich der "wichtigsten" Vorschriftzeichen ganz deutlich auf zwei Zeichen, die die Vorfahrtregelung betreffen. Es folgen drei weitere Zeichen, die jeweils von knapp einem Drittel der Kraftfahrer als besonders wichtig eingestuft werden. Weitere 5 Zeichen erhalten zwischen 12 und 23 Prozent der Nennungen. Dieses Ergebnis ist umso erstaunlicher, als bei den Gefahrzeichen aus einem Katalog von 34 Zeichen auszuwählen war, wogegen der Katalog bei den Vorschriftzeichen 63 Zeichen umfaßt. Trotz der größeren Vielfalt und damit der Auswahlalternativen konzentrieren sich die Antworten viel stärker auf einige wenige Zeichen.

Zu den elf Vorschriftzeichen, die seitens der Kraftfahrer als die "wichtigsten" wahrgenommen werden, gehören demnach alle Zeichen, die die Vorfahrt regeln. Dieses Ergebnis verdeutlicht, welchen Stellenwert Kraftfahrer den Vorfahrtsproblemen zuweisen. Desweiteren werden Fahrverbote, soweit sie alle Kraftfahrer betreffen, für wichtig gehalten (Zeichen 250, 267, indirekt auch Zeichen 220). Schließlich gehören noch das Überholverbot (Zeichen 276) sowie Schilder zur Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit und das absolute Halteverbot zu den als besonders wichtig eingestuften Vorschriftzeichen.

Signifikante Unterschiede bezüglich der in Tabelle 14 ausgewiesenen Hierarchie in Abhängigkeit von sozio-demographischen Merkmalen wie Alter, Geschlecht, Ausbildung oder Wohnortgröße sind nicht nachweisbar, so daß man feststellen kann, daß die ausgewiesene Hierarchie auf einem breiten Konsens der Kraftfahrer beruht.

Tabelle 14: Die "wichtigsten" Vorschriftzeichen

Rangplatz	Zeichennummer	Zeicheninhalt	Häufigkeit der Nennung
1	206	"Halt! Vorfahrt gewähren"	78% <sup>1)</sup>
2	205	"Vorfahrt gewähren"	65%
3	250	"Verbot für Fahrzeuge aller Art"	32%
4	208	"Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren"	30%
4	267	"Verbot der Einfahrt"	30%
6	276	"Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art"	23%
7	283	"Haltverbot"	16%
8	220	"Einbahnstraße" <sup>2)</sup>	15%
8	201	"Andreaskreuz. Dem Schienenverkehr Vorrang gewähren"	15%
10	202	"Andreaskreuz mit Blitzpfeil. Dem Schienenverkehr Vorrang gewähren"	12%
10	274	"Zulässige Höchstgeschwindigkeit"	12%
1) Mehrfachnennungen			N=1.067
2) Faßt man die Nennungen für Zeichen 220 "Einbahnstraße (rechtsweisend)" und Zeichen 221 "Einbahnstraße (linksweisend)" zusammen, kommt man auf 24% der Nennungen)			

Vergleicht man das Ergebnis der Tabelle 14 mit früheren Erfahrungen, über die z.B. UNDEUTSCH<sup>1)</sup> berichtet, so zeigt sich, daß das Zeichen "Halt, Vorfahrt gewähren" schon seit

1) Udo Undeutsch, Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszeichen, a.a.O. S. 220.

Jahrzehnten einen herausragenden Stellenwert bei den Vorschriftszeichen besitzt. Gleichzeitig wird jedoch auch deutlich, daß sich gewisse Verschiebungen ergeben haben. So scheint das Zeichen "Überholverbot" vor rund 25 Jahren einen deutlich höheren Stellenwert als heute besessen zu haben, rangiert es im Jahre 1963 doch deutlich vor dem Zeichen "Vorfahrt gewähren".

In diesem Zusammenhang stellt sich nun die Frage, warum derartige Verschiebungen in der Bewertung des Stellenwerts einzelner Zeichen stattfinden, und es ist auch zu fragen, wie denn überhaupt derartige Rangfolgen zustandekommen. Eine der Erklärungen für die unterschiedliche Wichtigkeit von Zeichen liegt dabei auch hier in dem Grad der Gefährdung, der mit einem Verstoß gegen die Regel, die das Zeichen symbolisiert, verbunden ist. Auf diesen Zusammenhang hatten wir bereits in früheren Untersuchungen hingewiesen.<sup>1)</sup> Die wahrgenommene oder vermutete Gefährlichkeit der Verstöße scheint jedoch nur ein Aspekt zu sein, der für die Einordnung der Zeichen von Bedeutung ist. Aus Tabelle 14 wird deutlich, daß insbesondere solche Zeichen einen hohen Rang einnehmen, bei denen ein korrespondierendes Schild dem Partner in der konkreten Situation ein Vorfahrtsrecht signalisiert. Dies gilt nicht nur für die beiden Zeichen "Halt. Vorfahrt gewähren" und "Vorfahrt gewähren", sondern auch für die als wichtig eingestuften Zeichen 208 "Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren" und Zeichen 267 "Verbot einer Einfahrt". Zeichen 208 korrespondiert mit dem Zeichen 308, das "Vorrang vor dem Gegenverkehr" einräumt, und Zeichen 267 korrespondiert mit dem Zeichen 220 und 221 "Einbahnstraße".

Interessant ist ferner, daß die Zeichen zur vorgeschriebenen Fahrtrichtung (Zeichen 209 - 216) nur von ganz wenigen

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus + Martin Welbers, Vorschrift und Verhalten, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, a.a.O.

Kraftfahrern (1%-3%) für besonders wichtig gehalten werden, obwohl doch auch hier durch regelwidrige Verstöße gegen diese Zeichen erhebliche Unfallgefahren drohen. Ergänzende Gespräche mit Kraftfahrern zeigen, daß diesen blauen Schildern mit weißen Pfeilen häufig eher ein Hinweischarakter als ein Vorschriftencharakter zugeschrieben wird, der einen geringeren Grad an Verbindlichkeit hat als etwa rot-weiße Schilder signalisieren. Hier wirkt die blaue Farbgebung des Grundes möglicherweise als Hemmnis für einen höheren Bedeutungswert der Schilder. Gleichzeitig taucht bei diesen blauen Schildern mit Pfeil ein weiteres Problem auf. Gespräche mit Kraftfahrern zeigen, daß die Unterschiede zwischen den Zeichen 209 und 211 und zwischen Zeichen 210 und 212 kaum verstanden werden. Die Zeichen zeigen weiße Pfeile nach links oder rechts weisend, wobei der Pfeil einmal gerade in eine Richtung weist und einmal kurvig verläuft. Selbst der Hinweis auf die textliche Beschreibung der Zeichen "Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts (209) oder links (210)" und "Vorgeschriebene Fahrtrichtung hier rechts (211) oder links (212)" hilft den Befragten da nicht weiter. Eine ganze Reihe von ihnen empfindet, daß Zeichen 209 und 211 sowie 210 und 212 das gleiche sagen.

Im übrigen zeigen die Gespräche mit Kraftfahrern, daß der Stellenwert der Vorschriftzeichen ähnlich wie bei den Gefahrzeichen, stark mit dem situativen Kontext, in dem die Schilder aufgestellt sind, verknüpft ist. So wird immer wieder die extensive Verwendung von Gefahr- und Vorschriftzeichen in Baustellen moniert und die Meinung vertreten, daß sich die Wichtigkeit der Zeichen zum Teil auch aus der Situation ergibt.

Der situative Kontext ist auch für die Beurteilung der Haltverbotszeichen (Zeichen 283 + 286) von großer Bedeutung. Daß in Zusammenhang mit diesen Zeichen den Verantwortlichen Ziele unterstellt werden, die gar nichts mit dem Straßenverkehr zu tun haben, wird in Abschnitt 3.6 dieser Untersuchung noch deutlich werden.

Somit zeigt sich, daß der Rangordnung der Zeichen komplexe Wahrnehmungs- und Beurteilungsvorgänge zugrunde liegen, die im einzelnen aufzudecken, außerordentlich schwer fällt.

#### 3.4.2.2 "Verzichtbare" Vorschriftzeichen

Die vorangegangene Darstellung hat bereits gezeigt, daß für die Vorschriftzeichen wie für die Gefahrzeichen eine Bedeutungshierarchie existiert und zwischen besonders wichtigen und weniger wichtigen Zeichen unterschieden wird. Dabei wurde im vorangehenden Unterabschnitt zum Beispiel festgestellt, daß die Zeichen zur vorgeschriebenen Fahrtrichtung nur in seltensten Fällen als besonders wichtig eingestuft wurden. Dieses Ergebnis bedeutet jedoch nicht, daß Zeichen dieser Schildergruppe besonders häufig für verzichtbar gehalten würden. Welche Zeichen als verzichtbar eingestuft werden, zeigt Tabelle 15.

Vergleicht man Tabelle 14 und 15, so wird deutlich, daß es unter den Vorschriftzeichen zwar solche gibt, die von einer Mehrheit für besonders wichtig erachtet werden, daß aber kein Vorschriftzeichen existiert, das eine Mehrheit der Kraftfahrer für verzichtbar hält.

Die Zurückhaltung, Zeichen für verzichtbar zu erklären, wird auch daran deutlich, daß immerhin 13% der befragten Fahrer ausdrücklich feststellen, daß nach ihrer Meinung auf keines der Vorschriftzeichen verzichtet werden sollte. Gleichzeitig ergibt die Auszählung, daß die Befragten im Schnitt 2,5 Vorschriftzeichen für verzichtbar, demgegenüber aber durchschnittlich 4,5 Vorschriftzeichen als besonders wichtig einstufen.

Betrachtet man die Zeichen, die am ehesten als verzichtbar eingestuft werden, so wird deutlich, daß zumindest drei Komponenten den Verzicht von Vorschriftzeichen zu beeinflussen

Tabelle 15: "Verzichtbare" Vorschriftzeichen

Rangplatz	Zeichennummer	Zeicheninhalt	Häufigkeit der Nennung
1	257	"Verbot für Gespannfuhrwerke"	18% <sup>1)</sup>
2	291	"Parkscheibe"	15%
3	270	"Verkehrsverbot bei Smog"	11%
4	258	"Verbot für Reiter"	11%
5	292	"Ende des Zonenhaltverbots"	10%
6	273	"Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand"	10%
7	239	"Sonderweg Reiter"	9%
8	268	"Schneeketten sind vorgeschrieben"	9%
9	224	"Straßenbahn oder Linienbusse" (Haltestellen)	8%
10	229	"Taxenstand"	8%
Mehrfachnennungen			N=1.067

scheinen. Zum einen handelt es sich dabei um Zeichen, die Verkehrsteilnehmergruppen betreffen, die man im Verkehrsalltag nicht mehr oder nur sehr selten antrifft. Der Verzicht auf das Zeichen 257 "Verbot für Gespannfuhrwerke" sowie die Zeichen, die die Reiter betreffen (Zeichen 258 + 239) sind hierfür ein deutliches Beispiel. Das Zeichen "Verbot für Gespannfuhrwerke" stößt bei einigen Kraftfahrern auf Verständnisprobleme und einige Befragte erklären, daß sie sich gar nicht vorstellen könnten "wo das Zeichen denn stehen könnte."

Für verzichtbar werden aber auch solche Zeichen gehalten, mit denen der Verkehrsteilnehmer bisher relativ wenig in Berührung gekommen ist, weil sie neu und nicht sehr weit verbreitet sind. Beispiele hierfür sind das Zeichen 270 "Verkehrsverbot bei Smog" und Zeichen 292 "Ende des Zonenhaltverbots".

Schließlich werden solche Schilder eher für verzichtbar gehalten, bei denen a priori die Durchsetzung der per Zeichen symbolisierten Regel für kritisch erachtet wird. Dies gilt beispielsweise für das Zeichen 273 "Verbot des Fahrens ohne einen Mindestabstand" oder Zeichen 268 "Schneeketten sind vorgeschrieben." Insbesondere das Gebot zum Mindestabstand stößt bei Kraftfahrern auf kritische Kommentare. Aussagen wie "Man kann keinen Abstand von 70 Metern halten, da setzen sich immer noch zwei bis drei Autos dazwischen", belegen diese Beurteilung. Übersehen wird dabei im übrigen durchweg, daß dieses Zeichen nur für Fahrzeuge über 2,8 t Gesamtgewicht und keineswegs für Personenwagen gilt.

Zeichen 224, das die Haltestellen von Straßenbahn oder Linienbussen markiert, wird von vielen gar nicht als vollwertiges Vorschriftzeichen erkannt. Insoweit erscheint es nicht verwunderlich, daß auch dieses Zeichen unter den 10 häufigsten genannten verzichtbaren Vorschriftzeichen auftaucht.

Betrachtet man auch hier, wie sich die generelle Einstellung zur Beschilderung auf die Verzichtentscheidung auswirkt, so wird deutlich, daß diejenigen, die generell viele Schilder für überflüssig halten, etwas andere Vorstellungen entwickeln als die restlichen Kraftfahrer.

Es zeigt sich, daß mit einer generellen kritischen Beurteilung der Beschilderungssituation eine stärkere Betonung der in Tabelle 16 ausgewiesenen Vorschriftzeichen einhergeht. Für die übrigen Vorschriftzeichen sind Beurteilungsunterschiede zwischen den Gruppen nicht nachweisbar.

Tabelle 16: "Verzichtbare" Vorschriftzeichen in Abhängigkeit von der generellen Einstellung zur Beschilderung"

	Generelle Einstellung: "Viele Schilder überflüssig"	
	ja	nein
Zeichen 239 "Sonderweg Reiter"	14%	8%
Zeichen 245 "Linienomnibusse"	15%	5%
Zeichen 270 "Verkehrsverbot bei Smog"	19%	10%
Zeichen 273 "Verbot des Fahrens ohne Mindestabstand"	15%	10%
Zeichen 290 "Zonenhaltverbot für einen Stadtbezirk"	15%	8%
	N=131	N=876

Faßt man kurz zusammen, ist festzustellen, daß Vorschriftzeichen seltener als Gefahrzeichen als verzichtbar angesehen werden und daß am ehesten Speziialschilder für Randgruppen oder neue Zeichen, die noch nicht sehr verbreitet sind, als verzichtbar angesehen werden. Gerade das letzte Ergebnis bedeutet jedoch, daß sich die Bewertung in dem Maße ändern wird, wie Schilder weiter verbreitet oder der Öffentlichkeit auf anderem Wege zur Kenntnis gebracht werden.

Die in diesem Abschnitt dargestellten Hierarchien stellen insoweit nur eine Momentaufnahme dar, mit einem kontinuierlichen, wenn auch langsamen Wandel, ist zu rechnen.

3.5 Wovon hängt die Befolgung der Vorschriften ab, die mit Hilfe von Verkehrszeichen symbolisiert werden?

---

Die Soziologie beschäftigt sich seit ihren Anfängen mit der Frage, durch welche Faktoren die Befolgung von Gesetzen und Vorschriften beeinflusst wird, bzw. wodurch abweichendes Verhalten begründet wird.

Bereits 1906 stellt W.G. SUMNER<sup>1)</sup> fest, daß die Wirkung und damit die Befolgung von Gesetzen von den herrschenden Sitten abhängt. Diese Feststellung verdeutlicht, daß eine gesetzliche Regelung, die sich im Gegensatz zu Sitten und Gebräuchen befindet, nur wenig Chancen hat, beachtet zu werden. Nun findet man gerade im Straßenverkehr eine Vielzahl nicht gesetzeskonformer Sitten und regelwidriger Verhaltensweisen, die von der Öffentlichkeit weitestgehend akzeptiert werden. Aus dieser Divergenz zwischen gesetzlicher Regelung und gelebten Sitten resultieren eine Vielzahl von Problemen und Konflikten. Gleichzeitig wird, wenn man die Erkenntnis SUMNERS akzeptiert, deutlich, daß Veränderungen der Gesetze ohne eine Veränderung der Alltagssitten nur sehr begrenzt positive Ergebnisse bewirken können.

Wenn hier von regelwidrigen Alltagssitten im Straßenverkehr gesprochen wird, bedeutet dies im übrigen keineswegs Anarchie. Der Straßenverkehr entwickelt vielmehr eigene informelle Regeln. Wir werden hierauf im Abschnitt 3.5.5 im Rahmen der Diskussion über die selbstbestimmten Freiräume und die Elastizität der Regelauslegung noch näher eingehen. Die Tatsache, daß derartige Freiräume existieren, hängt mit einer ganzen Reihe von Faktoren, die die Regelbefolgung beeinflussen, zusammen. Wir wollen nur einige Faktoren an dieser Stelle aufgreifen. So geht die soziologische Forschung da-

---

1) William Graham Sumner, Folkways, Boston 1906, S. 77

von aus, daß die Befolgung von Regeln<sup>1)</sup>

- von der sozialen Wichtigkeit der Regeln und der stigmatisierenden Wirkung von Regelverstößen,
- von der Bekanntheit der Regel (Informiertheit) und deren Auslegungsfähigkeit,
- von der Sinnhaftigkeit der Regel, und
- vom Ausmaß der Erwartung negativer Sanktionen

abhängt.

Bezogen auf die Regelungen des Straßenverkehrs ist bei den hier genannten Punkten folgendes festzustellen: Die Wichtigkeit von Verkehrsregeln wird zwar grundsätzlich anerkannt, allerdings haben sie einen deutlich geringeren Stellenwert als z.B. solche Gesetze, die z.B. kriminelle Akte beschreiben. Daß die soziale Stigmatisierung durch Regelverstöße im Verkehrsbereich nicht oder nur sehr bedingt vorhanden ist, wird durch die Tatsache erhellt, daß im Verkehrsbereich selbst bei schwerwiegenden Verstößen häufig von "Kavaliersdelikten" gesprochen wird, obwohl die mit Verkehrssicherheit befaßten Institutionen immer wieder den Versuch unternehmen, eine stärkere Stigmatisierung für bestimmte Arten von Verstößen zu erreichen. Derartige Versuche haben sich in der Vergangenheit vornehmlich auf den alkoholisierten Fahrer bezogen und in der letzten Zeit wird die Stigmatisierung des

---

1) Die Ausführungen stützen sich auf die Aufsätze von K.D. Opp und von J. Feest:

Karl-Dieter Opp, Einige Bedingungen für die Befolgung von Gesetzen, Kriminologisches Journal Nr. 1/1971

Johannes Feest, Compliance with legal Regulations, Observation of Stop Sign Behavior, Law and Society Review, Vol. II, Nr. 3, Mai 1968, S. 447 - 459

"Rasers" versucht.

Der zweite Faktor, der die Regelbefolgung beeinflusst, bezieht sich auf den Bekanntheitsgrad der Regel, bzw. die Informiertheit der Betroffenen. Zu diesem Punkt lassen sich nun sehr unterschiedliche Stellungnahmen in der Literatur finden. So stellt OPP (ein Soziologe - kein Experte für Probleme des Straßenverkehrs) in seinem zitierten Aufsatz fest: "Bei Verkehrsregeln scheint im allgemeinen der Grad der Informiertheit relativ hoch zu sein"<sup>1)</sup> Dieser Aussage kann jedoch nur zugestimmt werden können, wenn man den "Allgemeinen Grad der Informiertheit" sehr vage und unscharf auslegt. KULLIK<sup>2)</sup> hat am Beispiel der Vorfahrtsregelung beim Abbiegen ein sehr eindringliches Beispiel dafür geliefert, daß der Fahrzeugführer eben nicht in der Lage ist, in bestimmten Situationen richtig zu entscheiden, weil die rechtliche Lage derart kompliziert ist, daß sie für den Nichtjuristen undurchschaubar wird.

Im übrigen hängt der Grad der Informiertheit wiederum von einer Reihe von Faktoren ab, die dazu führen, daß nicht alle gleichermaßen gut informiert sind, sondern daß im Straßenverkehr Personen miteinander agieren, die für die gleiche Situation mit sehr unterschiedlichen Informationen ausgestattet sind.

So zeigt MICHAUT<sup>3)</sup> für Frankreich, daß die Kenntnis der Verkehrszeichen zum einen von Personenvariablen wie dem

- 
- 1) Vgl. Karl-Dieter Opp, a.a.O. S. 11
  - 2) Vgl. Werner Kullik, Vorfahrtsregelung und Regelung des Begegnungsverkehrs an plangleichen Verkehrsknoten mit sogenannten "Abbiegefahrstreifen", in DAR II/85, S. 334-342
  - 3) Gérard Michaut, L'usager et la signalisation routière, in: Recherche Transports Sécurité, Juli 1984, S. 8-13

Alter, dem Bildungsniveau und dem Alter der Fahrerlaubnis abhängen. Auf der anderen Seite weist der Autor nach, daß auch das Alter des Zeichens (Alter im Sinne von Zeitraum der Nutzung des Zeichens) eine wesentliche Rolle spielt. Beide Aspekte wollen wir im folgenden ansprechen, wenn wir unter 3.5.1 die vermutete Befolgungsrate verschiedener Verkehrszeichen darstellen und uns im Folgeabschnitt mit der Befolgungsrate unterschiedlicher Personengruppen befassen.

Was die Auslegungsfähigkeit der Regeln betrifft, so ist diese de iure selbstverständlich sehr begrenzt oder gar nicht gegeben. Im Alltag des Straßenverkehrs sind dererlei Auslegungen jedoch der Normalfall. OPP stellt hierzu fest: "Wir vermuten, daß eine Norm der Art gilt, daß man sich nicht sklavisch nach den Verkehrszeichen richten müsse, sondern so fahren müsse, daß bestimmte Ziele realisiert werden, etwa die Schäden am eigenen Auto möglichst gering zu halten oder auch andere Personen nicht zu schädigen.<sup>1)</sup>

Der dritte Aspekt der Regelbefolgung, den wir als Sinnhaftigkeit der Regel beschrieben haben, wirft gerade im Straßenverkehr vielfältige Probleme auf. Die Gespräche mit Verkehrsteilnehmern und insbesondere mit Kraftfahrern zeigen, daß die Sinnhaftigkeit von Regeln im Straßenverkehr und bei der Beschilderung vielfach nicht gesehen wird, wobei es in der Realität tatsächlich manchmal schwer fällt, die Sinnhaftigkeit einer Beschilderungsmaßnahme zu erkennen. In den Fällen, in denen den Verantwortlichen für die Beschilderung die unzureichende Sinnhaftigkeit einer Beschilderung auffällt, wird häufig mit Zusatzzeichen operiert. So werden seit einiger Zeit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf freier Strecke mit dem Hinweis auf die erwünschte Begrenzung der Lärmentwicklung mit entsprechenden Zusatzzeichen versehen. Hier führt das Streben, die Sinnhaftigkeit einer Norm zu verdeutlichen, zu zusätzlichen Schildern.

---

1) Karl-Dieter Opp, a.a.O., S. 11

Der vierte und letzte Aspekt betrifft das Ausmaß der Erwartung negativer Sanktionen. Hier kann bezogen auf Verstöße gegen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen davon ausgegangen werden, daß zum einen die Ahndung vieler Verstöße nur mit relativ schwachen Sanktionen verknüpft ist und daß zum anderen die Wahrscheinlichkeit, bei einem Verstoß tatsächlich "erwischt" zu werden, sehr gering ist. Auf der anderen Seite ist bekannt, daß die Gewißheit über das Eintreten negativer Sanktionen zu einer stärkeren Einhaltung der Vorschrift führt.<sup>1)</sup>

Diese generellen Rahmenbedingungen gelten für die Beachtung von Gesetzen ebenso wie für die Beachtung von Verkehrszeichen. Die Befolgung von Verkehrszeichen im konkreten Einzelfall hängt jedoch zusätzlich von Faktoren ab, die mit den Zeichen selbst verknüpft sind. So ist die Wahrnehmbarkeit von Schildern, die als Grundvoraussetzung für jede Form der Verhaltenssteuerung unerläßlich ist, ebenfalls von einer Reihe von Bedingungen abhängig. SCHNEIDER<sup>2)</sup> kritisiert in diesem Zusammenhang vor allem folgende Punkte:

- die Unsichtbarkeit
- Unleserlichkeit
- die ungenügende Abhebung vom Hintergrund
- die Unübersichtlichkeit

Es wird deutlich, daß eine Beurteilung der Beschilderungssituation sowie ihrer Auswirkungen auf die Befolgung letztendlich nur im konkreten Einzelfall erfolgen kann. Daß dennoch situationsübergreifende Verhaltensmuster existieren, soll in den folgenden Ausführungen dieses Abschnitts deutlich gemacht werden.

---

1) Vgl. Karl-Dieter Opp, a.a.O. S. 11-12

2) Walter Schneider, Verkehrszeichen und ihre Aufstellung psychologisch betrachtet, in: Forschung für die Sicherheit im Straßenverkehr, Heft 2, 1968, S. 111-117

### 3.5.1 Die vermutete Befolgungsrate von 10 ausgewählten Verkehrszeichen

---

Im Abschnitt 3.4 dieser Untersuchung konnten wir zeigen, daß den verschiedenen Verkehrszeichen unterschiedliche Bedeutsamkeit zugeschrieben wird. Die Bedeutsamkeit wiederum hat Auswirkungen auf die Befolgungsrate, d.h. auf die Häufigkeit, mit der der Regelung, die das Zeichen symbolisiert, gefolgt, bzw. gegen sie verstossen wird.

Um festzustellen, daß es Unterschiede in der Befolgungsrate verschiedener Zeichen gibt, bedarf es nun keiner wissenschaftlichen Untersuchung. Die Alltagserfahrung zeigt bereits, daß ein STOP-Zeichen eher beachtet wird als ein einfaches Haltverbotsschild. Wenn wir uns dennoch an dieser Stelle mit der Befolgungsrate von verschiedenen Verkehrszeichen befassen, so hat dies den Sinn, zumindest zweierlei deutlich zu machen: Zum einen soll gezeigt werden, daß die Befolgung der durch Zeichen symbolisierten Regeln tatsächlich an das einzelne Zeichen gekoppelt ist, zum anderen möchten wir untersuchen, ob Unterschiede in der Beurteilung zwischen verschiedenen Gruppen von Kraftfahrern nachweisbar sind.

Ein wesentliches Problem, Aussagen über die Befolgungsrate einzelner Verkehrszeichen zu gewinnen, besteht darin, daß im Rahmen der vorliegenden Studie nur auf Befragungs- und nicht auf Beobachtungsdaten zurückgegriffen werden konnte. Daher beschränken wir uns hier auf per Befragung erhobene vermutete Befolgungsraten, wobei wir allerdings davon ausgehen, daß die durch eine indirekte Fragetechnik gewonnenen Ergebnisse Rückschlüsse auf das Verhalten des Befragten zulassen. Tabelle 17 gibt in diesem Zusammenhang einen Gesamtüberblick über die vermuteten Befolgungsraten der 10 in die Untersuchung einbezogenen Zeichen. Die Befolgungsrate ist dabei in Form einer 7-er-Skala untergliedert, die von "Befolgung von absolut allen Kraftfahrern" bis "Befolgung von absolut niemandem" reicht.



Es zeigt sich, daß das größte Ausmaß der Befolgung dem STOP-Zeichen (Zeichen 206) "Halt. Vorfahrt gewähren" zugeschrieben wird. Ein ebenfalls hoher Befolgungsgrad wird für das Zeichen 267 "Verbot der Einfahrt", das z.B. die Einfahrt entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen verbietet, vermutet. Am anderen Ende der Skala rangieren solche Verkehrszeichen, die beispielsweise die Höchstgeschwindigkeit begrenzen, das Halten verbieten oder den Einsatz der Parkscheibe fordern. Die Rangordnung der vermuteten Befolgung spiegelt insoweit die Zeichenhierarchie wieder. Dies ist jedoch das weniger bedeutsame Ergebnis aus den Zahlen der Tabelle 17. Weitaus wichtiger scheint die Tatsache zu sein, daß selbst bei Zeichen wie dem STOP-Schild oder dem Verbot einer Einfahrt eine absolute Befolgung nur von einer Minderheit vermutet wird. Die Mehrheit der Kraftfahrer geht davon aus, daß selbst gegen diese Zeichen verstossen wird und signalisiert damit, daß abweichendes oder regelwidriges Verhalten selbst für diese als wichtig eingestuftes Zeichen durchaus zum Alltag gehören. Diese Feststellung gilt sogar, wenn man nicht nur das sehr "absolut" formulierte obere Skalende "wird von absolut allen Kraftfahrern befolgt" sondern die zweite Stufe "wird von fast allen Fahrern befolgt" einbezieht.

Für die Verkehrssicherheit ist dabei von besonderer Bedeutung, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Befolgungsrate ähnlich niedrig eingestuft werden wie Regelungen des eingeschränkten Haltverbots, und daß ebenfalls nur eine laxer Befolgungsrate für das Überholverbotszeichen angenommen wird. Da sowohl Geschwindigkeitsbegrenzungen wie auch Überholverbote regelmäßig mit der Absicht eingesetzt werden, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, stimmt die in Tabelle 17 zum Ausdruck kommende Mißachtung bedenklich. Verwundern kann das Ergebnis allerdings nicht, lehrt doch die Alltagserfahrung, daß vor allem gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen ständig verstossen wird.

Untersucht man nun die Frage, inwieweit die Beurteilung der Befolgungsrate von der Person des Befragten abhängt, so stellt man zunächst einmal fest, daß Beurteilungsunterschiede zwischen Männern und Frauen nicht nachweisbar sind. Auch das Alter spielt keine wesentliche Rolle. Es deutet sich allerdings an, daß ältere Kraftfahrer insbesondere für diejenigen Zeichen, die als wichtig gelten (z.B. das STOP-Zeichen 206 oder das Verbotsschild für Kraftfahrzeuge aller Art - Zeichen 250) eine höhere Befolgungsrate vermuten als jüngere Fahrer. Die Aussage spiegelt genau die Verhaltenskomponenten dieser Gruppen wieder, ist doch aus anderen Untersuchungen bekannt, daß ältere sich stärker an derartigen Vorschriften orientieren als jüngere Fahrer.

Deutliche Unterschiede in der Einstufung sind demgegenüber zwischen Angehörigen unterschiedlicher Bildungsklassen nachweisbar. Diejenigen Kraftfahrer, die über eine bessere Ausbildung verfügen, erweisen sich durchweg als skeptischer, was die Befolgung von Verkehrszeichen betrifft. Ähnlich skeptisch sind Großstädter, hier ist das Vertrauen in die peinlich genaue Befolgung der Zeichen deutlich geringer als in Klein- und Mittelstädten. Dieses Urteil dürfte nicht zuletzt dadurch beeinflussbar sein, daß der Druck der Verhältnisse in den Großstädten in stärkerem Maße auf eine Mißachtung der Zeichen hinwirkt.

In einem ergänzenden Analyseschritt haben wir wiederum versucht zu ermitteln, ob und wenn ja, in welchem Umfang die Beurteilung der Befolgungsrate mit der generellen Einstellung der zur Beschilderung zusammenhängt. Dazu diente die Aufteilung der Befragten in zwei Gruppen. Mitglieder der ersten Gruppe meinen, daß viele Schilder überflüssig sind, Mitglieder der zweiten Gruppe sind nicht dieser Meinung.

Die Analyse zeigt, daß für wichtig erachtete Zeichen, denen also eine höhere Befolgungsquote zugeschrieben wird, keine Bewertungsunterschiede zwischen den Gruppen existieren. Da-

gegen zeigen sich für die Zeichen 276: "Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art", 274 "Zulässige Höchstgeschwindigkeit" sowie die beiden Zeichen zum Haltverbot (Zeichen 283 + 286) gravierende Bewertungsunterschiede: Bei allen vier Zeichen äußern sich diejenigen, die viele Zeichen für überflüssig halten, deutlich pessimistischer hinsichtlich der Befolgung als die restlichen Kraftfahrer.

Dies bedeutet, daß solche Kraftfahrer, die sich kritisch zur Beschilderung äußern, keineswegs allen Schildern in gleicher Weise skeptisch gegenüberstehen. Eher ist zu erkennen, daß mit der kritischen Haltung gegenüber der Beschilderung eine realistisch-pessimistische Beurteilung der Befolgung einhergeht. Ob und auf welchem Wege gegebenenfalls diese kritische Haltung und die Befolgungsquote positiv beeinflußt werden kann, muß hier noch offenbleiben. Man darf jedoch davon ausgehen, daß eine weitere Vermehrung der Zahl der Schilder die Situation eher verschlechtern denn verbessern wird.

### 3.5.2 Die vermutete Befolgungsrate unterschiedlicher Personengruppen

---

Ob und in welchem Ausmaß eine Vorschrift und damit auch ein Verkehrszeichen im Straßenverkehrs befolgt wird, hängt nicht nur von der Art der Vorschrift sondern auch davon ab, wer mit diesem Zeichen konfrontiert wird<sup>1)</sup>. Da sehr unterschiedliche Persönlichkeitsmerkmale wie beispielsweise Alter und Geschlecht aber auch Merkmale wie Erfahrung und Art der Verkehrsbeteiligung eine Rolle spielen, wollen wir im folgenden diese Merkmale einzeln untersuchen. Dieses Vorgehen

---

1) Für das Verhalten gegenüber Verkehrsvorschriften wurde dieser Zusammenhang bereits in der UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, S. 35 ff. deutlich gemacht.

hat außerdem den Vorteil, daß es der Entwicklung von Vorurteilen entgegenwirkt, indem es nicht eine einzelne Gruppe als besonders regeltreu oder besonders wenig regeltreu herausstellt.

Beginnen wir mit dem Vergleich der Verkehrszeichenbeachtung durch Männer und Frauen. Hier zeigt Tabelle 18, daß allgemein angenommen wird, daß Frauen in stärkerem Maße Verkehrszeichen beachten als Männer.

Tabelle 18: Fremdbeurteilung der Beachtung von Verkehrszeichen von Männern und Frauen

<u>Frage:</u> Sagen Sie mir bitte, wie genau Männer und Frauen nach Ihrer Meinung die Verkehrszeichen beachten...	Fremdbeurteilung der	
	Männer	Frauen
... sehr genau	13%	22%
... genau	52%	52%
... weniger genau	23%	17%
... fast gar nicht	3%	2%
... überhaupt nicht	0%	1%
... keine Angabe	9%	6%
N=1.984	100%	100%
Durchschnittswert	2,2	2,0

Diese Beurteilung wird übrigens von beiden Geschlechtern in etwa geteilt, eine geschlechtsspezifische Verzerrung, die Frauen ihre Geschlechtsgenossinnen und Männer ihre Geschlechtsgenossen jeweils etwas positiver beurteilen läßt, ist nicht sehr ausgeprägt.

Noch deutlicher als zwischen den Geschlechtern wird zwischen jüngeren und älteren Fahrern unterschieden. Hier zeigt Tabelle 19, daß angenommen wird, daß junge Fahrer weit weniger auf Verkehrszeichen achten als ältere Fahrer. Mehr als die Hälfte aller Befragten ist der Meinung, daß junge Fahrer nur sehr begrenzt Verkehrszeichen beachten. Diese Beurteilung hängt verständlicherweise vom Lebensalter ab. So beurteilen jüngere Befragte, also etwa im Alter zwischen 18 und 25 Jahren die jüngeren Fahrer positiver. Mit zunehmendem Alter des Urteilenden verschlechtert sich die Meinung über junge Fahrer.

Tabelle 19: Fremdbeurteilung der Beachtung von Verkehrszeichen von jungen und älteren Kraftfahrern

<u>Frage</u> : Sagen Sie mir bitte, wie genau junge und ältere Kraftfahrer Ihrer Meinung nach die Verkehrszeichen beachten...	Fremdbeurteilung der	
	jungen Fahrer	älteren Fahrer
... sehr genau	10%	17%
... genau	30%	46%
... weniger genau	40%	25%
... fast gar nicht	11%	5%
... überhaupt nicht	1%	0%
... keine Angabe	8%	7%
N=1.984	100%	100%
Durchschnittswert	2,6	2,2

Umgekehrt haben ältere Befragte von älteren Fahrern ein positiveres Bild, bzw. schätzen deren Beachtung von Verkehrszeichen deutlich höher ein.

Übereinstimmung mit den Ergebnissen zur Altersabhängigkeit der Zeichenbefolgung zeigt sich, wenn man die Verkehrszeichenbeachtung für erfahrene und unerfahrene Fahrer einstuft. Hier zeigt Tabelle 20, daß der erfahrene Fahrer Verkehrszeichen genauer beachtet als der unerfahrene. Dieses Ergebnis erstaunt in gewisser Weise, da in anderen Untersuchungen über die Regelbefolgung in Verkehr festgestellt wurde, daß Erfahrung keineswegs zwangsläufig mit einer größeren Regeltreue einhergehen. Nach den vorliegenden Daten wird den erfahrenen Fahrern jedoch unterstellt, daß sie Verkehrszeichen deutlich genauer beachten und einhalten als unerfahrene Fahrer.

Tabelle 20: Fremdbeurteilung der Beachtung von Verkehrszeichen von unerfahrenen und erfahrenen Fahrern

Frage: Sagen Sie mir bitte, wie genau unerfahrene und erfahrene Kraftfahrer nach Ihrer Meinung die Verkehrszeichen beachten...	Fremdbeurteilung der	
	unerfahrenen Fahrer	erfahrenen Fahrer
... sehr genau	13%	24%
... genau	36%	44%
... weniger genau	34%	18%
... fast gar nicht	10%	3%
... überhaupt nicht	1%	0%
... keine Angabe	6%	11%
N=1.984	100%	100%
Durchschnittswert	2,5	2,0

Deutliche Unterschiede lassen sich auch bezüglich der Einstufung der Fahrer verschiedener Fahrzeuggruppen feststellen. Wie Tabelle 21 zeigt, schneiden Pkw-Fahrer in der Ver-

kehrszeichenbeachtung noch am besten ab, gefolgt von Lkw-Fahrern. Deutlich negativer ist die Einstufung der Motorradfahrer und die schlechtesten Noten erhalten Radfahrer, von denen immerhin 30% der Befragten vermuten, daß diese Gruppe Verkehrszeichen fast gar nicht oder überhaupt nicht beachtet.

Diese Beurteilung spiegelt wie auch die vorangehenden Tabellen gewisse Vorurteile wieder. Es wäre interessant, wenn diese Vorurteile in der Zukunft einmal durch Beobachtungen auf ihren Realitätsgehalt überprüft werden könnten. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang angeführt, daß die jeweiligen Gruppen von sich selbst ein positiveres Bild zeichnen als ihnen von anderen zugeschrieben wird. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der Radfahrer.

Tabelle 21: Fremdbeurteilung der Beachtung von Verkehrszeichen von Pkw-Fahrern, Lkw-Fahrern, Motorradfahrern und Radfahrern

Frage: Sagen Sie mir bitte, wie genau Pkw-Fahrer, Lkw-Fahrer, Motorradfahrer und Radfahrer Ihrer Meinung nach die Verkehrszeichen beachten...	Fremdbeurteilung der			
	Pkw-Fahrer	Lkw-Fahrer	Motorradfahrer	Radfahrer
... sehr genau	12%	17%	6%	6%
... genau	55%	37%	28%	21%
... weniger genau	23%	34%	39%	36%
... fast gar nicht	3%	6%	17%	23%
... überhaupt nicht	0%	1%	2%	7%
... keine Angabe	7%	5%	8%	7%
N=1.984	100%	100%	100%	100%
Durchschnittswerte	2,2	2,4	2,8	3,0

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, ist festzustellen, daß Frauen eher als Männer, ältere Kraftfahrer eher als jüngere Kraftfahrer, erfahrene Fahrer eher als unerfahrene Fahrer und Pkw- und Lkw-Fahrer eher als Motorrad und Radfahrer als diejenigen angesehen werden, die Verkehrszeichen beachten.

### 3.5.3 Selbstbestimmte Freiräume oder die Elastizität der Regelauslegung

---

In der Einleitung zu diesem Abschnitt haben wir bereits dargelegt, daß die Befolgung von Verkehrsregeln und damit auch der Verkehrszeichen keineswegs buchstabengetreu erfolgt, sondern daß generell gewisse Abweichungen von der Vorschrift festzustellen sind. Entsprechende Erfahrungen lieferte bereits vor fast zehn Jahren die UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung "Vorschrift und Verhalten." Aus diesem Grunde wollen wir uns an dieser Stelle auch auf ein Beispiel beschränken, das sich auf Verstöße gegen Schilder zur Geschwindigkeitsbegrenzung bezieht. Dabei sollen verschiedene Aspekte der Regelmäßigkeit von Schildern zur Geschwindigkeitsbegrenzung deutlich gemacht werden.

Betrachtet man, in welcher Weise ein Schild zur Geschwindigkeitsbegrenzung vom Kraftfahrer umgesetzt wird, so ist zunächst festzustellen, daß die per Verkehrszeichen geforderte Geschwindigkeit ab dem Standort des Schildes verbindlich vorgeschrieben ist. Nur in Ausnahmefällen wird jedoch die Geschwindigkeit so rechtzeitig reduziert, daß dieser Forderung entsprochen wird. Im Regelfall beginnt der Verzögerungsprozeß zwar vor dem Schild, er wird jedoch noch ein erhebliches Stück hinter dem Zeichen fortgesetzt, da am Schild selber die Geschwindigkeit noch deutlich über dem geforderten Limit liegt. Fahrbeobachtungen an Ortseingängen an der

Ortstafel, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h signalisiert, zeigen beispielsweise, daß dort die Fahrge-  
schwindigkeit zwischen durchschnittlich 60 und 70 km/h liegt  
und die vorgeschriebene Geschwindigkeit, circa 250 Meter  
hinter der Ortstafel erreicht wird.<sup>1)</sup>

Die erste Form des selbst bestimmten Freiraums bei Erreichen  
eines Schildes, das eine Geschwindigkeitsbegrenzung signali-  
siert, besteht demgemäß in der Distanz zwischen Schild und  
dem Punkt, an dem die Geschwindigkeit auf das vorgeschrie-  
bene Niveau abgesenkt ist. In der vorliegenden Untersuchung  
sind wir dieser Frage in der Weise nachgegangen, daß wir  
versucht haben zu ermitteln, in welcher Distanz zum Schild  
die Polizei die Einhaltung der Beschilderung kontrollieren  
sollte. Tabelle 22 zeigt, daß nur eine Minorität von 9% der  
Kraftfahrer die Meinung vertritt, daß dies sofort am Schild  
geschehen sollte. Die häufigsten Nennungen liegen im Bereich  
zwischen 20 und 100 Metern. Berechnet man aus allen Angaben  
ein gewogenes arithmetisches Mittel, ergibt sich ein Wert  
von 125 Metern. Dieser Wert liegt deutlich unter den durch-  
schnittlichen Beobachtungswerten. Hier zeigt sich beispiel-  
haft, in welchem Ausmaß Verhalten und Beschreibung des Ver-  
haltens voneinander abweichen.

Die Tabelle 22 verdeutlicht zusätzlich, daß zwischen Kraft-  
fahrern und Kraftfahrerinnen in diesem Zusammenhang nur ge-  
ringfügige Beurteilungsunterschiede bestehen. Tendenziell  
deutet sich allerdings an, daß Frauen den Freiraum etwas  
kürzer wählen als Männer.

Interessant ist, daß sich zwischen verschiedenen Altersklas-  
sen ebenfalls keine deutlichen Unterschiede hinsichtlich

---

1) Vgl. Bernhard Schlag, Dieter Ellinghaus, Jürgen Stein-  
brecher, Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und  
Sicherheitsforschung Straßenverkehr, BAST - Bereich  
Unfallforschung, Heft 58, Bergisch-Gladbach 1986, S. 55

des selbstgewählten Freiraums nachweisen lassen. Dieses Ergebnis deckt sich im Übrigen mit Beobachtungen, die in der oben zitierten Untersuchung zum Risikoverhalten junger Fahrer gemacht wurden. Einen gewissen Einfluß übt demgegenüber der Wohnort des Befragten aus. Insbesondere Personen, die in Dörfern und kleinen Gemeinden mit bis zu 5.000 Einwohnern leben, legen das Zeichen zur Geschwindigkeitsbegrenzung großzügig aus. Während, wie oben bereits festgestellt, eine Durchschnittsdistanz von 125 Metern zwischen Schild und Kontrolle genannt wird, wächst diese Distanz bei Fahrern vom Lande auf über 165 Meter.

Tabelle 22: Auslegung des Zeichens "Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h", dargestellt an der Distanz zwischen dem Schild und dem Erreichen der vorgeschriebenen Geschwindigkeit.

	Männer	Frauen	Gesamt
"Wieviele Meter nach dem Schild sollte die Polizei Ihrer Meinung nach ihr Radargerät aufbauen, um zu kontrollieren?"			
sofort am Schild	9%	10%	9%
auf den ersten 20 Metern	11%	14%	12%
nach 21-50 Metern	19%	21%	20%
nach 51-100 Metern	19%	22%	21%
nach 101-150 Metern	16%	12%	14%
nach 151-250 Metern	8%	5%	7%
nach 251-500 Metern	5%	3%	4%
nach 501-1000 Metern	6%	7%	6%
nach über 1000 Metern	0	0	0
gar nicht	1%	1%	2%
keine Angabe	6%	5%	5%
	100%	100%	100%
	N=636	N=431	N=1.067

Die zweite Möglichkeit, ein Verkehrszeichen, das eine Höchstgeschwindigkeit anzeigt, auszulegen, besteht bekannterweise darin, die Geschwindigkeit selbst individuell zu wählen. Auch hier pendeln sich bestimmte informelle Werte ein. Formulierungen im Volksmund wie "Vorgeschriebene Geschwindigkeit plus Mehrwertsteuer", die andeuten, daß man eine Überschreitung in einer Größenordnung zwischen 10% und 20% quasi für normal hält, deuten auf derartigen Schwellen.

Tabelle 23: Elastizität der Regelauslegung, dargestellt am Verkehrszeichen "Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h"

	Männer	Frauen	Gesamt
"Frage: Wenn auf der Autobahn an einer übersichtlichen Baustelle eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80km/h vorgeschrieben ist, ab welcher Geschwindigkeit sollte die Polizei Ihrer Meinung nach Kraftfahrer bestrafen?"			
ab 81 km - 85 km	12%	19%	15%
ab 86 km - 90 km	21%	19%	20%
ab 91 km - 95 km	22%	23%	23%
ab 96 km - 100 km	20%	16%	18%
ab 101 km - 110 km	14%	13%	13%
ab 111 km - 120 km	5%	4%	5%
ab 121 km - 130 km	1%	2%	1%
über 130 km	0	0	0
gar nicht	1%	2%	2%
keine Angabe	4%	2%	3%
	100%	100%	100%
	N=636	N=431	N=1.067

Wie Tabelle 23 zeigt, streut die akzeptierte Überschreitung eines Schildes, das 80 km/h signalisiert, vornehmlich in einem Intervall von 20 Kilometern. Rund drei Viertel der befragten Kraftfahrer bewegen sich in diesem Bereich.

Auch hier unterscheiden sich Männer und Frauen nicht sehr voneinander. Bei einem Gesamtdurchschnittswert für die Kraftfahrer von rund 94 km/h liegt der Wert der Männer nur geringfügig höher (94,55 km/h) als der der Frauen (93,67 km/h). Hier scheint sich anzudeuten, daß die Einstellung zur Geschwindigkeit zwischen den Geschlechtern im Begriff ist, sich anzugleichen, konnten doch vor rund einem Jahrzehnt in dieser Frage noch deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern festgestellt werden.<sup>1)</sup>

Signifikante Unterschiede in der Elastizität der Auslegung von Geschwindigkeitsvorschriften zwischen Angehörigen verschiedener Altersklassen oder Bildungsschichten lassen sich nicht ausmachen. Hier ist vielmehr festzuhalten, daß eine erhebliche Verhaltensvarianz innerhalb der einzelnen Gruppen herrscht, die die Varianz zwischen den Gruppen verdeckt.

Trotz der begrenzten Aussagekraft, die Geschwindigkeitsangaben bezüglich der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten besitzen, läßt sich dennoch feststellen, daß beide Formen der Elastizität in der Regelauslegung existieren und Freiräume bei der Schilderauslegung genutzt werden.

---

1) Vgl. Dieter Ellinghaus, Vorschrift und Verhalten, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6., a.a.O., S. 51 ff

### 3.6 Beschilderung als Mittel der Geldbeschaffung der Städte?

Immer dann, wenn in der Öffentlichkeit die Diskussion auf Haltverbots- und Parkregelungen kommt, wird von einigen Bürgern das Argument vorgebracht, daß die Beschilderung in diesem Sektor keineswegs nur der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs diene, sondern daß die Kommunen ein erhebliches Interesse an Regelverstößen hätten, weil hier der Autofahrer zur Kasse gebeten werden könnte. Im Rahmen der vorliegenden Studie haben wir diese Fragestellung aufgegriffen und wollen dabei zum einen zeigen, wie das Verhalten der Kommunen von Seiten der Öffentlichkeit bewertet wird. Zum anderen soll am Beispiel der Städte Köln und Frankfurt, deutlich gemacht werden, wie denn die Nutzen-Kosten-Relationen in diesem Bereich tatsächlich aussehen.

Wie die folgende Tabelle 24 zeigt, geht die Mehrzahl der Bevölkerung davon aus, daß die Park- und Haltverbotsbeschilderung durchaus auch der Mittelbeschaffung der Kommunen dient. 54% der Erwachsenenbevölkerung halten diesen Zusammenhang für mehr oder weniger wahrscheinlich. Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 24, daß die Meinung der Kraftfahrer noch deutlich kritischer ist als die der nicht-kraftfahrenden Bevölkerung. Fast ein Viertel der Kraftfahrer vertritt die Meinung, daß die Behauptung, daß viele Haltverbote dazu dienen, per Strafzettel die Staatskasse zu füllen, völlig oder weitgehend richtig sei.

Die Konsequenz einer derartigen Haltung liegt auf der Hand: In verkehrlicher Hinsicht verlieren Haltverbotsschilder an Bedeutung. Ihre Funktion, bestimmte notwendige Freiräume im Straßenraum zu erhalten, wird entwertet; die eigentliche Aufgabe der Zeichen wird nur noch am Rande wahrgenommen. Verstärkt wird diese Entwertung der Zeichen durch die große Zahl der im Straßenraum befindlichen Haltverbotsschilder, die dem Kraftfahrer aus seiner Sicht häufig gar keine Chance lassen, regelgerecht und ohne gegen ein Zeichen zu verstoßen, zu parken.

Tabelle 24: Beurteilung der Park- und Haltverbotsbeschilderung als Mittel der Geldbeschaffung der Kommunen

Frage: Es gibt Leute, die behaupten eine Vielzahl der Parkverbots- und Haltverbotsschilder diene vornehmlich dazu, mit Hilfe der verteilten Strafzettel die Staatskasse zu füllen. Was halten Sie davon?	Kraftfahrer	Nicht-Kraftfahrer	Gesamt
Diese Behauptung ist völlig richtig	9%	5%	7%
Diese Behauptung stimmt weitgehend	15%	13%	14%
An dieser Behauptung ist durchaus etwas Wahres dran	38%	27%	33%
Diese Behauptung ist völliger Unsinn	28%	23%	26%
Weiß nicht/keine Angabe	10%	32%	20%
	100%	100%	100%
	N=1.067	N=880	N=1.984

Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, daß die Zahl der kritischen Stimmen in Großstädten größer ist als etwa auf dem Lande oder in Kleinstädten, wobei insbesondere jüngere Fahrer den Eindruck haben, daß Haltverbotsschilder zur Mittelbeschaffung mißbraucht werden.

Daß die Kommunen im Gegensatz zu den Vermutungen der Öffentlichkeit keineswegs ein gutes Geschäft mit der Überwachung des ruhenden Verkehrs machen, verdeutlichen die Zahlen der Stadt Frankfurt. Dort beliefen sich die Einnahmen aus Strafzetteln für Verstöße im ruhenden Verkehr im Jahre 1986 auf circa 5,4 Millionen DM. Die Kosten, und zwar die Personal- und Sachkosten ausschließlich für die Hilfspolizisten, die zur Überwachung eingesetzt werden, betragen jedoch 1985

bereits 8,9 Millionen Mark. Somit wird deutlich, daß die massiven Vorurteile in der Bevölkerung in der Realität keine Grundlage haben und für die Beachtung von Verkehrszeichen wäre es sicherlich hilfreich, wenn es den Kommunen gelingen würde, dieses Vorurteil zu revidieren.

### 3.7 Kenntnis und Unkenntnis über die Bedeutung von Verkehrszeichen, dargestellt an ausgewählten Beispielen

---

Die bisherige Betrachtung hat eine ganze Reihe von Problemen, die bezüglich der Beschilderung im Straßenverkehr existieren, aufgezeigt. Dabei wurde nicht hinterfragt, ob oder in welchem Umfang den Betroffenen die Vorschriften und Regelungen, die mit Hilfe der Verkehrszeichen vermittelt werden sollen, bekannt sind. Die große Zahl der in der StVO enthaltenen Zeichen, die zum Teil sehr differenzierte Regelungen enthalten, gibt jedoch zu der Vermutung Anlaß, daß keineswegs alle Zeichen hinreichend bekannt sind. Es kann ferner vermutet werden, daß die Auslegung der Zeichen durch den Kraftfahrer von den rechtlichen Vorschriften im Einzelfall deutlich abweichen kann. Zwar wird seitens der Rechtsprechung vom Kraftfahrer erwartet, daß er sich auch über die Neuregelungen im Straßenverkehr auf dem laufenden hält,<sup>1)</sup> de facto handelt es sich hier jedoch um eine Fiktion. So werden wir im folgenden am Beispiel einer Reihe von Verkehrszeichen zeigen, daß über den Sinn bestimmter Schilder verbreitet Unkenntnis herrscht und daß bestimmte Schilder falsch verstanden oder in anderer als der von Gesetzgeber intendierten Weise ausgelegt werden.

Die im folgenden ausgewählten Zeichen haben dabei nur Beispielcharakter. Unkenntnis und Fehlinterpretationen dürfen auch für zahlreiche weitere Zeichen vermutet werden.

---

Vgl. entsprechendes BCh-Urteil v. 2.1.1962

Zum Verständnis der folgenden Ausführungen sei im übrigen angemerkt, daß den Befragten bei allen Fragen zu einzelnen Zeichen gedruckte Vorlagen der Zeichen in Originalfarben vorgelegt wurden.

### 3.7.1 Zeichen 325 "Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches"

---

Das Zeichen 325, das den Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs kennzeichnet, ist erst am 1. August 1980 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden.



Das Zeichen besagt:

Zeichen 325

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
3. Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
5. Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

Die Vorschriften zu dem Zeichen 325 "waren von Anfang an ein wesentliches Diskussionsthema der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Änderungsvorschläge wurden bereits 1982 vom Deutschen Verkehrsgerichtstag und von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen vorgelegt"<sup>1)</sup>.

---

1) Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehrsberuhigte Bereiche in Kleinstädten und Landgemeinden, Forschung Stadtverkehr, Heft 40, Bonn-Bad Godesberg, 1987, S. 13

Die für die Sicherheit in einem verkehrsberuhigten Bereich besonders wichtige Komponente ist in Punkt 2 enthalten, die dem Kraftfahrer Schrittgeschwindigkeit vorschreibt. Allerdings scheint das Vertrauen der Verantwortlichen in die Wirksamkeit dieses Schildes zur Geschwindigkeitsreduktion nicht sehr groß zu sein. So vermerkt der Verkehrstechnische Kommentar HAV zu diesem Zeichen: "daß mit dem Aufstellen von Zeichen 325 allein die gewünschte Verkehrsberuhigung, insbesondere eine Geschwindigkeitsreduzierung, meist nicht zu erreichen ist."<sup>1)</sup>

Wie berechtigt dieser Hinweis ist, zeigt die folgende Tabelle 25. 4 von 10 Kraftfahrern ist nicht bekannt, daß bei Zeichen 325 Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist. Dabei

Tabelle 25: Kenntnisstand zum Verkehrszeichen 325 "Beginn eines verkehrsberuhigten Beriche"/Bildung

Frage: Wie schnell dürfen Sie hier fahren?	Ausbildung			Gesamt
	Volksschule	Mittlere Reife	Höhere Ausbildung	
Schrittempo (richtige Antwort)	54%	59%	65%	58%
bis 20 km/h	18%	13%	9%	15%
bis 30 km/h	24%	23%	18%	23%
bis 50 km/h	3%	4%	6%	3%
weiß nicht	1%	1%	2%	1%
	100%	100%	100%	100%
	N=582	N=314	N=171	N=1.067

1) HAV-Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, a.a.O., S. 278

ist es keineswegs so, daß sich die Kraftfahrer bezüglich der Vorschriften des Zeichens 325 für unwissend halten. Vielmehr sind ihre Kenntnisse vielfach falsch. Wie eine ergänzende Gruppendiskussion in diesem Zusammenhang zeigte, wird das Zeichen 325 "Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs" in seiner Aussage vielfach mit dem Schild zur Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung, der sogenannten "Tempo-30-Zone", verwechselt. Äußerungen wie: "Bei dem Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungs-Schild ist viel klarer, was man darf und was nicht, das kann man auf dem blauen Schild (gemeint ist Zeichen 325) gar nicht erkennen", machen deutlich, daß hier wesentliche Kenntnisdefizite zu verzeichnen sind. Insofern wundert es nicht, wenn in einer Untersuchung des Bundesministers für Verkehr festgestellt wird: "Bei Beobachtungen in den hier dokumentierten 325-Bereichen wurde in keinem Fall das in der StVO vorgeschriebene Verkehrsverhalten beobachtet."<sup>1)</sup>

Daß das Zeichen 325 weit davon entfernt ist, die Informationen und Verhaltensanweisungen zu vermitteln, die es vermitteln soll, haben auch die Behörden erkannt, die dieses Zeichen verwenden. Der zitierte Bericht des Bundesministers für Verkehr liefert eine überwältigende Fülle an Beispielen, wie mit Hilfe vielfältiger erklärender Zusatzschilder der Versuch unternommen wird, den Verkehrsteilnehmern die gewünschten Informationen dennoch zu vermitteln. Die Zusatzschilder reichen dabei von einfachen Tafeln mit den Hinweis "bitte Schritt fahren" bis zu Texthinweisen, die über den Text der Straßenverkehrsordnung noch hinausgehen. Damit erweist sich das Zeichen 325 als ein Schild, das nahezu zwangsläufig weitere Zusatzbeschilderung induziert.

Insgesamt ist das Zeichen 325 ein Beispiel dafür, wie schwierig es ist, komplexe Verhaltensvorschriften in einem

---

<sup>1)</sup> Bundesminister für Verkehr, (Hrsg.), Verkehrsberuhigte Bereiche ... a.a.O. S. 42

Zeichen zu bündeln. Gleichzeitig wird deutlich, daß sieben Jahre keineswegs ausreichen, die Kenntnis eines Zeichens in hinreichendem Umfang zu verbreiten, d.h. Kraftfahrer kennen vielfach die genauen Vorschriften nicht, die ein Verkehrszeichen symbolisiert.

### 3.7.2 Zeichen 353 "Einbahnstraße"

Das Zeichen 353 "Einbahnstraße" wird dort aufgestellt, wo ergänzend angezeigt werden muß, daß eine Einbahnstraße besteht," so die Verwaltungsvorschrift zur Nutzung dieses Zeichens. Das Zeichen 353 wird vom Gesetzgeber somit als Ergänzung des weitaus bekannteren Einbahnstraßenzeichens 220 gesehen. Die HAV führt hierzu erläuternd aus: "In der Regel steht Zeichen 353 am Anfang einer Einbahnstraße, um den geradeaus ankommenden Verkehrsteilnehmern einen Hinweis auf die Einbahnstraße zu geben,



Zeichen 353  
"Einbahnstraße"

der besser erkennbar ist als die in der Regel parallel zur Straßenachse stehenden Zeichen 220 'Einbahnstraße'.<sup>1)</sup> Zeichen 353 dient somit dazu, Schwächen des Zeichens 220 auszugleichen. Wie die folgende Tabelle 26 zeigt, mißlingt diese Korrektur völlig. 94% der befragten Kraftfahrer verstehen dieses Schild falsch oder gar nicht. Es wird vielmehr deutlich, daß Zeichen 353 mit dem runden blauen Zeichen 213 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus" verwechselt wird. Bei einer kleinen Gruppe von Fahrern (6%) löst es die Vermutung aus, sich auf einer Vorfahrtstraße zu befinden.

---

1) Vgl. HAV, a.a.O., S. 293

Tabelle 26: Kenntnisstand zum Verkehrszeichen 353  
"Einbahnstraße"/Alter

Frage: Was bedeutet dieses Zeichen 353?	Alter				Gesamt
	18-25 Jahre	26-40 Jahre	41-55 Jahre	56 Jahre u. älter	
Einbahnstraße	16%	5%	6%	3%	6%
Geradeausfahren	75%	83%	83%	86%	82%
Vorfahrtsstraße	5%	5%	5%	6%	6%
Weiß nicht	4%	7%	6%	5%	5%
	100%	100%	100%	100%	100%
	N=166	N=364	N=334	N=191	N=1.055

Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 26, daß die jungen Kraftfahrer bis 25 Jahre noch am ehesten Kenntnis über die Bedeutung des Schildes haben. Aber auch in dieser Gruppe ist es nur jeder 6., der das Verkehrszeichen kennt. Das Bildungsniveau wirkt sich demgegenüber nicht auf den Kenntnisstand aus. Die Zahl der richtigen Antworten erreicht auch bei den Abiturienten nur 5%. Ergänzende Gespräche mit Kraftfahrern verstärken den Eindruck, daß das Zeichen 353 nicht bekannt ist und daß in einer Situation, in der eine intuitive Auslegung des Zeichens gefordert wird, die farbliche und gestalterische Nähe zum oben bereits angesprochenen runden Zeichen 213 "Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus" wirksam wird. Insofern dominieren bei der intuitiven Auslegung Farbe und Pfeilform die Grundgestalt des Zeichens.

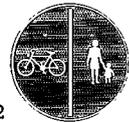
Aus der Sicht der Kraftfahrer und unter Sicherheitsgesichtspunkten wäre das Zeichen 353 somit entbehrlich. Ein Zeichen,

das nicht bekannt ist oder - schlimmer noch - falsch verstanden wird, kann die geforderte Funktion nicht wahrnehmen und vermehrt nur unnötig den Schilderwald. Dies gilt umso mehr, als die Gespräche mit Kraftfahrern gezeigt haben, daß, nachdem sie über den Inhalt des Zeichens 353 aufgeklärt worden waren, sie durchaus keine Notwendigkeit für den Einsatz dieses Zeichens erkennen konnten.

### 3.7.3 Zeichen 242 "Getrennter Rad- und Fußweg" und Zeichen 244 "Gemeinsamer Fuß- und Radweg"

---

Das Zeichen 242 "Getrennter Rad- und Fußweg" wird auf breiten Gehwegen verwendet, wenn durch eine weiße durchgezogene Linie ein Teil des Gehwegs als Radweg abgesondert werden soll. Zeichen 244 "Gemeinsamer Fuß- und Radweg" bedeutet demgegenüber eine Mischfläche, auf der sich Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigt miteinander bewegen. Das Zeichen 242 ist dabei in der Weise gestaltet, daß die Verteilung der Nutzungsrechte für Radfahrer und Fußgänger bereits aus dem Zeichen ersichtlich ist. Für Zeichen 242, den gemeinsamen Fuß- und Radweg, besteht gemäß Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr die Vorschrift, das Sinnbild "Fußgänger" nach oben zu setzen.



Zeichen 242  
"Getrennter Rad- und  
Fußweg"



Zeichen 244  
"Gemeinsamer Fuß- und  
Radweg"

Da zwischen beiden Zeichen auf der einen Seite bezüglich der Verhaltenskonsequenzen bedeutsame Unterschiede existieren, sie auf der anderen Seite wahrnehmungsmäßig sehr ähnlich sind, haben wir in einem ersten Schritt untersucht, ob die Zeichen 242 und 244 als unterschiedlich erlebt werden. Tabelle 27 zeigt, daß nur rund zwei Drittel der befragten

Tabelle 27: Wahrgenommene Unterschiedlichkeit zwischen den Zeichen 242 und 244/Geschlecht

Frage: Bedeuten diese beiden Zeichen dasselbe oder etwas Unterschiedliches?	Männer	Frauen	Gesamt
Beide Zeichen bedeuten dasselbe	24%	28%	26%
Beide Zeichen bedeuten Unterschiedliches	69%	64%	67%
Zeichen unbekannt/weiß nicht	7%	8%	7%
	100%	100%	100%
	N=636	N=431	N=1.067

Kraftfahrer wissen, daß die beiden Zeichen unterschiedliches bedeuten. Jeder vierte Befragte nimmt an, beide Zeichen haben den gleichen Inhalt und 7% geben an, daß ihnen diese Zeichen entweder unbekannt sind oder sie nicht wissen, ob Unterschiede zwischen den Zeichen bestehen. Auch hier ist bereits bezüglich der Grundkenntnisse bei einem erheblichen Teil der Befragten ein Mangel feststellbar.

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind nicht groß, es deutet sich jedoch an, daß Männer in dieser Frage tendenziell etwas besser informiert sind als Frauen. Alter und Ausbildung stehen dagegen in keinem klar interpretierbaren Zusammenhang mit der Kenntnis des Unterschieds zwischen Zeichen 242 und 244.

In einem zweiten Schritt wurde nun untersucht, ob diejenigen, die richtigerweise erkannt haben, daß die Zeichen 242 und 244 unterschiedliches bedeuten, diese Unterschiede auch

tatsächlich kennen. Wie Tabelle 28 zeigt, ist dies zwar bei der Mehrzahl der Fall, aber mindestens jeder 8. Befragte ist sich in diesem Zusammenhang unsicher, so daß die aus Tabelle 27 abgeleitete Zahl der "Sachkundigen" von 67% um runde 10% reduziert werden muß, will man die Anzahl derer beschreiben, die die Unterschiede zwischen Zeichen 242 und 244 korrekt wiedergeben.

Tabelle 28: Bedeutung der Zeichen 242 und 244 nach Meinung derer, die beide Zeichen als unterschiedlich kannt haben

	Zeichen 242 (getrennter Rad- Fußweg)	Zeichen 244 (gemeinsamer Rad- Fußweg)
<u>Meinung der Befragten:</u>		
Getrennter Rad-Fußweg	88%	14%
Gemeinsamer Fuß-Radweg	12%	84%
Keine Angabe	0	2%
N=720	100%	100%

Am Beispiel der Zeichen 242 und 244 läßt sich somit zeigen, daß es einer großen Zahl von Verkehrsteilnehmern schwer fällt, inhaltliche und sicherheitsrelevante Differenzierungen bei hoher Ähnlichkeit der Zeichen durchzuführen. Hierbei ist zusätzlich zu berücksichtigen, daß in der Regel das Zeichenverständnis und die Kenntnis der Schilder bei Personen, die nicht Kraftfahrer sind, noch wesentlich weniger ausgeprägt ist als bei Kraftfahrern. Die Zahlen der Tabellen 27 und 28 basieren jedoch auf den Aussagen von Kraftfahrern, dürften also bezogen auf die Gesamtbevölkerung eher ein zu positives Bild zeichnen.

### 3.7.4 Zeichen 283 und 286 "Haltverbot"

Die Regelungen zum Halten und Parken, die in § 12 der StVO festgelegt sind, stellen den Kraftfahrer vor erhebliche Verständnisprobleme. Nicht nur muß er unterscheiden zwischen Halten und Parken, gleichzeitig gilt es, die verschiedensten Regelungen zu beachten, die z.B. das Halten und Parken an den verschiedenen im Gesetz beschriebenen Stellen untersagen. Die Alltagserfahrung lehrt, daß ein Großteil der Regelungen wenig wirksam ist, teils aus Unkenntnis der Kraftfahrer, teils unter dem Druck der Verhältnisse, die durch eine ungenügende Zahl von Parkplätzen gekennzeichnet ist. Nicht zuletzt trifft man jedoch auch auf wissentlich regelwidriges oder bequemes Verhalten. In diesem Kontext haben wir untersucht, wie denn die Verkehrszeichen, die Haltverbote regeln, beurteilt und ausgelegt werden.

Zunächst einmal ist festzustellen, daß die Mehrzahl der Kraftfahrer der Meinung ist, daß deutlich zuviele Haltverbotsschilder aufgestellt sind und daß deren Zahl reduziert werden könnte und müßte. In Einzelgesprächen wird betont, daß der Staat seinen Bürgern den erforderlichen Parkraum zur Verfügung stellen müßte. Daß die Realisierung dieser Forderung nicht immer leicht ist, wird akzeptiert, gleichzeitig den Behörden aber ein Mangel an Phantasie und teils anders gerichtete Interessen unterstellt. Die Zeichen 283 "Haltverbot" und 286 "Eingeschränktes Haltverbot" sind den Kraftfahrern durchweg bekannt, wobei allerdings gewisse Fehler im Verständnis nachweisbar sind.



Zeichen 283  
"Haltverbot"



Zeichen 286  
"Eingeschränktes Haltverbot"

Tabelle 29 zeigt, wie das Zeichen 283, das jedes Anhalten verbietet, verstanden wird.

Tabelle 29: Verständnis des Zeichens 283 "Haltverbot"/Ausbildungsniveau

Frage: Wie lange darf ich mit einem Pkw an einer Stelle, an der dieses Zeichen (283) steht, halten?	Ausbildung			Gesamt
	Volksschule	Mittlere Reife	Höhere Ausbildung	
gar nicht	76%	86%	88%	81%
bis 3 Minuten	5%	3%	2%	4%
über 3 bis 10 Minuten	2%	1%	2%	2%
über 10 Minuten	7%	4%	0	4%
Nur zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen	9%	6%	8%	8%
Weiß nicht	1%	0	0	1%
	100%	100%	100%	100%
	N=582	N=314	N=171	N=1.067

Nach den Ergebnissen der Tabelle 29 wissen 8 von 10 Fahrern, daß sie im Bereich des Zeichens 283 gar nicht halten dürfen. Immerhin 8% gehen davon aus, auch im Bereich dieses Zeichens Be- und Entladen zu dürfen. Hier findet insofern eine Vermischung mit dem Zeichen 286 statt, das eben diesen Vorgang gestattet. Schließlich vermutet jeder 10. Fahrer, daß eine befristete Zeit gehalten werden darf, ohne daß dies gegen die Vorschriften des Zeichens 283 verstosse.

Zeichnet sich bezüglich des absoluten Halteverbots, wie es durch Zeichen 283 repräsentiert wird, ein relativ großes Ausmaß an Regelkenntnis ab, so liegt diese für das Zeichen 286 deutlich niedriger. Relativ häufig (42%) gehen die Kraftfahrer davon aus, daß Zeichen 286 eine zeitliche Regelung enthält, obwohl eine solche gar nicht existiert.

Tabelle 30: Verständnis des Zeichens 286 "Eingeschränktes Haltvebot"/Ausbildungsniveau

Frage: Wie lange darf ich mit einem Pkw an einer Stelle, an der dieses Zeichen (286) steht, halten?	Ausbildung			Gesamt
	Volksschule	Mittlere Reife	Höhere Ausbildung	
gar nicht	7%	4%	2%	5%
bis 3 Minuten	27%	25%	27%	27%
über 3 bis 10 Minuten	9%	10%	8%	9%
über 10 Minuten	9%	5%	2%	6%
Nur zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen	46%	54%	61%	51%
Weiß nicht	2%	2%	0	1%
	100%	100%	100%	100%
	N=582	N=314	N=171	N=1.067

27% der Kraftfahrer verstehen das Zeichen zum eingeschränkten Haltverbot als zeitliche Begrenzung von drei Minuten. Dieses Verständnis ist falsch. Das Zeichen 286 "erlaubt zeitlich über 3 Minuten hinausgehendes, zweckbestimmtes Halten, ohne daß hierfür die Regeln des Parkens anwendbar

werden<sup>1)</sup>). Es drängt sich die Vermutung auf, daß hier die Regelung des § 12, Absatz 2 "Wer sein Fahrzeug verläßt oder länger als drei Minuten hält, der parkt" in die Auslegung des Zeichens 286 Eingang findet.

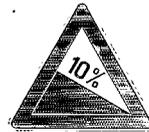
Weitere 15% interpretieren das Zeichen als eine andere Zeitvorgabe als drei Minuten, so daß insgesamt über 40% hinter dem eingeschränkten Haltverbot eine Zeitregelung vermuten. Außerdem verdeutlicht Tabelle 30, daß auch bezüglich des Zeichens 286 ein positiver Zusammenhang zwischen Bildungsniveau und richtigem Verständnis der Regeln nachweisbar ist.

Die vielfältige Mißachtung der Verkehrszeichen 283 und 286 beruht somit nicht nur auf fahrlässiger oder vorsätzlicher Mißachtung etwa aus Bequemlichkeit. Insbesondere beim eingeschränkten Haltverbot scheint durch unzureichende Kenntnis der intendierten Vorschrift manches Fehlverhalten begründet zu sein.

### 3.7.5 Zeichen 108 "Gefälle" und 110 "Steigung"

Die alte Straßenverkehrsordnung (vor 1970) enthielt im Gegensatz zur heute gültigen Fassung der StVO nur das Zeichen 108 "Gefälle". Im Zuge der Ausweitung des Zeichenkatalogs ist das dem Zeichen 108 höchst ähnliche Zeichen 110 "Steigung" hinzugekommen. Es ist zu vermuten, daß die beiden Zeichen ihrer großen Ähnlichkeit wegen verwechselt werden, solange sie nicht in einem landschaftlichen Kontext erlebt werden.

XL1,0



Zeichen 108  
"Gefälle"



Zeichen 110  
"Steigung"

1) Hermann Mühlhaus + Horst Janiszewski, Straßenverkehrs-

Bei den von uns durchgeführten Interviews, bei denen allein die Zeichen zu erklären waren, sind derartige Verwechslungen tatsächlich nachweisbar. Da die Zeichen 108 und 110 in der Realität nicht zuletzt durch das topographische Umfeld definiert werden, darf vermutet werden, daß Verwechslungen zwischen den Zeichen hier kaum Konsequenzen haben, bzw. kaum vorkommen. Das Untersuchungsergebnis macht jedoch deutlich, daß die alte Regelung der StVO, mit einem Zeichen zu arbeiten, durchaus ausreichend gewesen wäre. Hier liegt unserer Meinung nach ein Beispiel überflüssiger Zeichendifferenzierung vor.

Tabelle 31: Verständnis der Zeichen 108 "Gefälle und 110 "Steigung"/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
Zeichen 108 "Gefälle" bedeutet:			
Steigung	16%	23%	19%
Gefälle	75%	68%	72%
keine Angabe	9%	9%	9%
	100%	100%	100%
	N=636	N=431	N=1.067
Zeichen 110 "Steigung" bedeutet:			
Steigung	75%	68%	72%
Gefälle	15%	22%	18%
keine Angabe	10%	10%	10%
	100%	100%	100%
	N=636	N=431	N=1.067

In eben dieser Richtung äußern sich auch Kraftfahrer, wenn man die Bedeutung der beiden Zeichen erfragt. Dabei sind im übrigen 4% der befragten Kraftfahrer der Repräsentativbefragung der Meinung, daß zwischen Zeichen 108 und 110 gar kein Unterschied bestehe, sondern beide Zeichen das gleiche bedeuten.

Wie Tabelle 31 zeigt, ist jedoch auch der Anteil derer, die bei Kenntnis der Unterschiedlichkeit zwischen den Zeichen, dem einzelnen Zeichen die falsche Information zuordnen, mit 19% bzw. 18% relativ hoch. Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 31, daß die unrichtigen Zuordnungen bei Frauen häufiger anzutreffen sind als bei Männern.

Es sei jedoch nochmals ausdrücklich betont, sicherheitsrelevant ist die unzureichende Kenntnis nicht, da die Zeichen 108 und 110 im Gesamtkontext der Situation richtig verstanden werden. Daß es auch Zeichen gibt, die selbst durch den Kontext keineswegs zwangsläufig richtig verstanden werden, soll anhand des folgenden Beispiels dargestellt werden.

### 3.7.6 Zeichen 115 "Steinschlag"

Zeichen 115 "Steinschlag" soll dort aufgestellt werden, wo auf die Fahrbahn herabgefallene oder herunterrollende Steine den Verkehr gefährden können. Die länger andauernde Gefahr geht dabei verständlicherweise von denjenigen Steinen aus, die auf der Straße liegen, da diese dort in Regel einige Zeit liegen bleiben. Die primäre Zielsetzung des Zeichens 115 besteht demgemäß darin, die Aufmerksamkeit auf Hindernisse auf der Fahrbahn zu lenken.



Zeichen 115  
"Steinschlag"

Das Schild "Steinschlag" soll also den Blick des Fahrer auf die Fahrbahn und den Fahrbahnrand lenken, damit der Fahrer eventuellen Hindernissen ausweichen kann.

Wie Tabelle 32 zeigt, erreicht Zeichen 115 dieses Ziel jedoch nur bei gut der Hälfte der Kraftfahrer. Bei einem großen Teil der Kraftfahrer hat das Zeichen "Steinschlag" demgegenüber einen völlig anderen Effekt. 44% der befragten Kraftfahrer schauen nach oben und versuchen zu erspähen, ob sich vielleicht gerade ein Steinbrocken löst. Gleichzeitig wird in Tabelle 32 sichtbar, daß eine höhere Ausbildung mit einer häufigeren Umsetzung des Zeichens in der gewünschten Richtung einhergeht.

Tabelle 32: Reaktionen auf das Zeichen 115 "Steinschlag"/Ausbildung

Frage: Worauf achten Sie, wenn Sie diesem Schild (Zeichen 115) begegnen?	Ausbildung			Gesamt
	Volksschule	Mittlere Reife	Höhere Ausbildung	
Achte auf fallende Steine	46%	45%	35%	44%
Achte auf Gesteinsbrocken auf der Straße	51%	53%	61%	53%
Achte auf gar nichts	2%	1%	2%	2%
keine Angabe	1%	1%	2%	1%
	100%	100%	100%	100%
	N=582	N=314	N=171	N=1.067

Unübersehbar ist jedoch, daß mit Hilfe des Zeichens nur begrenzt die gewünschte Form der Verhaltensbeeinflussung bewirkt wird. Für einen Teil der Kraftfahrer kann von

Zeichen 115 sogar eine ablenkende Wirkung ausgehen, die dis-funktional für das Ziel der Sicherheit wirkt. Ergänzende Ge-spräche mit Kraftfahrern relativieren diese Aussage aller-dings in gewisser Weise, da hier deutlich wird, daß dem Zei-chen generell keine besondere Relevanz zugeschrieben wird. Anmerkungen wie: "Die Steine auf der Straße sehe ich auch ohne Schild" verdeutlichen dies. Und daß ausgerechnet das eigene Auto von einem fallenden Stein getroffen werden sollte, wird für so unwahrscheinlich gehalten, daß diese Gefahr gar nicht als real erlebt wird. Dies bedeutet, daß das Zeichen "Steinschlag" im Normalfall nur am Rande wahr-genommen wird und zu keinen Veränderungen des normalen Fahr-stils führt, es sei denn, der Kraftfahrer hat durch Witte-rung oder Vorerfahrungen bereits eine Vermutung, daß eine aktuelle Gefährdung besteht.

### 3.8 Wie beurteilt der Kraftfahrer die Wegweisungsbeschilderung?

---

Zu den Problemen der Wegweisung hat die Wissenschaft in den letzten Jahrzehnten eine Vielzahl von Erkenntnissen zusam-mengetragen<sup>1)</sup>. Dies gilt auch für die Bedeutung und Ausge-staltung der wegweisenden Beschilderung. Dabei ist unbe-stritten, daß die wegweisende Beschilderung immer noch eine Vielfalt von Mängeln aufweist und weit davon entfernt ist, als perfekt beschrieben werden zu können. Die Projektgruppe "Modellversuch Weniger Verkehrszeichen" hat in diesem Zusam-menhang in ihrem 1985 vorgelegten Leitfaden auf die vielfäl-tigen Probleme, Fehler und Verbesserungsmöglichkeiten auf-merksam gemacht.<sup>2)</sup>

---

1) Die UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 7 "Suche mit Hin-ternissen" enthält zu diesen Fragen eine umfangreiche Literaturliste

2) Vgl. Bundesminister für Verkehr, Abt. Straßenverkehr, Weniger Verkehrszeichen, a.a.O., S. 23 ff.

Wir wollen an dieser Stelle gar nicht den Versuch unternehmen, alle Problemfelder der Wegweisung und die erarbeiteten Verbesserungs- oder Lösungsvorschläge noch einmal zu rekapitulieren. Ziel dieses Abschnitts ist es vielmehr darzustellen, bei welchen Orientierungsaufgaben die Kraftfahrer im Alltag besondere Schwierigkeiten haben. Abschließen wollen wir diesen Abschnitt schließlich mit Bewertung einer neuen Orientierungshilfe auf Autobahnen, wie sie im Ausland bereits verbreitet ist und wie sie in Deutschland gerade im Raume Köln erprobt wird. Gemeint ist die Nummerierung von Autobahnausfahrten.

Die erste Frage, die es im Zusammenhang mit der Wegweisung zu beantworten gilt, betrifft die Schwierigkeiten mit der Wegweisung in unterschiedlichen Situationen. Unter Situation sollen hier vor allem Ort und Zielrichtung der Wegweisung verstanden werden. Wie Tabelle 33 zeigt, lassen sich deutliche Bewertungsunterschiede für verschiedene "Situationen" nachweisen.

Die Tabelle läßt erkennen, daß die durchschnittliche Bewertung der Wegweisung im Bereich zwischen "gut" und "einigermaßen" liegt. Es ist also keinesfalls so, daß sich die Autofahrer überwiegend negativ über die Wegweisung äußern würden. Gleichzeitig wird allerdings sichtbar, daß deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der konkreten Orientierungsaufgabe bestehen.

So wird die Wegweisung zur Autobahn hin durchweg als wenig problematisch erlebt. Dies gilt auch für die Zufahrt zur Autobahn in Großstädten. Anders ist die Situation auf der Autobahn selbst und insbesondere dort in komplizierten Autobahnknoten. Hier mehren sich die kritischen Stellungnahmen deutlich.

Tabelle 33: Beurteilung der Wegweisung

	hervor- ragend	gut	einiger- maßen	eher schlecht	völlig unzu- reichend	keine Angabe
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Die Wegweisungsbeschilderung ...						
... zu den Autobahnen (ø 2,12) <sup>1)</sup>	11% <sup>2)</sup>	59%	26%	3%	0	1%
... auf Landstraßen (ø 2,46)	7%	45%	40%	6%	0	2%
... in Großstädten zur Autobahn (ø 2,49)	9%	45%	33%	9%	2%	2%
... auf Landstraßen zu Klein- und Mittel- städten (ø 2,60)	5%	43%	37%	12%	1%	2%
... an innerörtlichen großen Kreuzungen (ø 2,60)	6%	41%	39%	10%	2%	2%
... zu den Innenstädten hin (ø 2,60)	6%	42%	36%	13%	1%	2%
... in den Großstädten zu Bundesstraßen nach außerhalb (ø 2,66)	7%	40%	35%	14%	3%	1%
... in komplizierten Au- tobahnknoten (ø 2,67)	5%	42%	37%	11%	3%	2%
... bei Umleitungen (ø 2,89)	4%	32%	37%	19%	5%	3%
... in Großstädten zu einzelnen Stadt- teilen hin (ø 2,89)	4%	33%	33%	21%	5%	3%
1) Die Zahlen in Klammern geben den Durchschnitt der Bewertung an	2) Die Zeilenprocente addieren sich jeweils auf 100% N jeweils gleich 1.067					

Weitgehend unproblematisch wird auch die Wegweisung auf Landstraßen beurteilt. Als etwas schwieriger erweist sich dort das Auffinden von Richtungshinweisen zu kleineren Städten und Gemeinden.

Die Wegweisung im Innerortsbereich, die in ihrer Gestaltung objektiv viele Probleme aufwirft, wird immerhin noch von rund der Hälfte der Kraftfahrer positiv beurteilt. Jeder 6.- 8. Fahrer ist allerdings der Meinung, daß die Wegweisung in diesem Bereich eher schlecht oder sogar völlig unzureichend ist.

Besonders negativ in der Beurteilung fällt demgegenüber die Wegweisung bei Umleitungen und zu einzelnen Stadtteilen in Großstädten aus. Auf das besondere Problem der Wegweisung zu Stadtteilen, sowie deren Identifizierung nach Erreichen, haben wir bereits 1980 in der UNIROVAL-Verkehrsuntersuchung No. 7 "Suche mit Hindernissen" hingewiesen. Hier scheinen sich bisher kaum Verbesserungen abzuzeichnen.

Beurteilungsunterschiede zwischen Männern und Frauen oder alt und jung sind bei der Bewertung der Wegweisung nicht festzustellen. Es deutet sich allerdings an, daß die Kraftfahrer, die über eine bessere Ausbildung verfügen, sich tendenziell kritischer bezüglich der Qualität der Wegweisung äußern. Schlechtere Erfahrungen mit der Wegweisung berichten auch diejenigen Befragten, die aus dem dörflichen oder kleinstädtischen Bereich kommen, wobei sich deren ausgeprägtere Kritik keineswegs nur auf die Wegweisung im ländlichen Bereich beschränkt.

Gliedert man die befragten Autofahrer in zwei Gruppen, und zwar nach dem Ausmaß der Kritik der Beschilderungssituation, so zeigt sich, daß diejenigen, die die Beschilderung negativer beurteilen, durchweg auch die in Tabelle 33 beschriebenen Wegweisungsfälle negativer bewerten. Hier gibt es

allerdings eine Ausnahme: Die Gruppe, die die Beschilderung negativ beurteilt, stuft die Wegweisungsbeschilderung zu den Autobahnen eher besser ein als diejenigen, die der Beschilderung weniger kritisch gegenüberstehen. Hier deutet sich an, daß die blaue Wegweisung zu den Autobahnen und tendenziell auch die Wegweisung auf den Autobahnen selbst eine deutlich andere und zwar positivere Wertung erfährt, gleichgültig, wie kritisch man der Beschilderung gegenübersteht.

Nun wird derzeit in einem Feldversuch erprobt, die Beschilderungssituation auf den Autobahnen, und dort insbesondere in Ballungszentren, zu verbessern. Der Versuch, der derzeit im Großraum Köln läuft, besteht darin, die einzelnen Autobahnausfahrten zu nummerieren. Im Ausland, etwa in Belgien oder Italien sind derartige Nummerierungsversuche seit langem eingeführt. Die Nummerierung der Autobahnausfahrten scheint vor allem dann zweckmäßig zu sein, wenn eine dichte Folge von Abfahrten existiert und über die einzelne Abfahrt eine Vielzahl von Zielen, z.B. Stadtteile erreicht werden können.

Da bisher über die Bewertung einer solchen Maßnahme nur sehr begrenzte Informationen vorliegen, haben wir im Rahmen der Erhebungen zu dieser Untersuchung das Problem "Nummerierung der Abfahrten" kurz angesprochen. Dabei zeigt sich, daß die Beurteilung zu diesem Thema bei der überwiegenden Mehrzahl der Kraftfahrer positiv ausfällt. Dies ist umso bemerkenswerter, als die meisten der Befragten über gar keine konkreten eigenen Erfahrungen mit diesem Versuch verfügten, da die Erhebung bundesweit repräsentativ angelegt war und sehr viele Befragte in der letzten Zeit den Versuchsraum nicht befahren hatten. Tabelle 34 zeigt das Ausmaß der Zustimmung zu der Autobahn-Abfahrtsnummerierung.

Tabelle 34: Bewertung der Nummerierung der Autobahnabfahrten/Alter

	18-25 Jahre	26-40 Jahre	41-55 Jahre	56 Jahre u. älter	Gesamt
Beurteilung der Nummerierung der Autobahn-Ausfahrten:					
Finde ich sehr gut	14%	19%	13%	16%	16%
Finde ich gut	25%	25%	35%	35%	30%
Finde ich nur gut, wenn auch in den Karten entsprechende Eintragungen zu finden sind	42%	40%	36%	29%	37%
Finde ich weniger gut	5%	4%	4%	4%	4%
Finde ich schlecht	2%	1%	0%	0%	1%
Kann ich mir nicht vorstellen	4%	3%	6%	5%	4%
Schafft mehr Verwirrung als es nützt	8%	7%	5%	11%	7%
Keine Angabe	-	1%	1%	-	1%
	100% N=166	100% N=364	100% N=334	100% N=191	100% N=1.055

Die Tabelle verdeutlicht, daß spontan fast die Hälfte der befragten Kraftfahrer dieser Maßnahme positiv gegenüber steht. Ungefähr jeder Dritte weist allerdings darauf hin, daß die Ausfahrten-Nummerierung von ergänzenden Maßnahmen begleitet sein muß, die vornehmlich darin bestehen sollten, daß diese Nummerierung in die Landkarten übernommen wird und der Autofahrer bereits bei seiner Fahrtplanung die Nummerierung einbeziehen kann. Gleichzeitig zeigt Tabelle 34, daß in

der Altersgruppe der über 56jährigen sowohl der Anteil derer, die die Maßnahmen sehr gut oder gut finden im Vergleich zu den jüngeren höher ist. Auf der anderen Seite finden sich in dieser Altersklasse jedoch auch die meisten kritischen Stimmen (11%), die vermuten, daß das System mehr Verwirrung als Nutzen stiftet.

Kritischere Stimmen kommen in diesem Zusammenhang eher von Kraftfahrern mit besserer Ausbildung und auch von solchen aus Dörfern und kleinen Gemeinden. Das höchste Maß an uneingeschränkter Zustimmung findet sich in Großstädten. Dieses Ergebnis resultiert mit Sicherheit aus der besonderen Problemlage in Ballungszentren, die die eingangs beschriebene dichte Abfolge von Ausfahrten auf Autobahnen aufweisen. Insgesamt deutet sich somit an, daß die im Kölner Raum erprobte Maßnahme auf eine positive Resonanz rechnen kann, insbesondere dann, wenn es gelingt, die Nummerierung kurzfristig in Karten und Stadtpläne einfließen zu lassen.

Die Gruppengespräche mit Kraftfahrern ergaben im übrigen keine Hinweise darauf, daß die Nummerierung der Autobahnausfahrten als weitere Ausbreitung des Schilderwaldes negativ besetzt sei. In diesem Zusammenhang vermittelten die Gespräche noch einmal deutlich den Eindruck, daß der "Schilderwald" in viel stärkerem Maße an der regelnden Beschilderung als an der Wegweisung festgemacht wird.

"Schilderwald" in der Wegweisung wird vielfach eher als ungeschickte Häufung von Zielangaben verstanden, wobei nur selten eine Reduktion der Ziele oder Schilder sondern eher bessere Gestaltungsalternativen gewünscht werden.

Damit jedoch sind wir bereits bei einer übergreifenden Zusammenfassung der Ergebnisse, die nun im abschließenden Kapitel dieses Berichts erfolgen soll.

#### 4. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse in 40 Thesen

---

Die Untersuchung hat, wie die vorangehenden Ausführungen zeigen, eine Fülle von Einzelergebnissen erbracht. Zum Abschluß wollen wir nun den Versuch unternehmen, die wichtigsten Resultate in prägnanter Form zusammenzufassen. Das Ziel einer knappen aber prägnanten Darstellung läßt sich dabei am besten erreichen, wenn die Ergebnisse thesenartig verdichtet dargestellt werden. Eben dies soll im folgenden geschehen. Die Abfolge der Thesen orientiert sich dabei im wesentlichen am Aufbau der Untersuchung, wobei die Einzelthesen themenbezogen zu Blöcken zusammengefaßt werden. Um den Zugriff zu den Basisinformationen zu erleichtern, ist jede These mit einem Hinweis auf das Kapitel versehen, das der entsprechenden These zugrunde liegt.

##### 4.1 Zwei Thesen zur historischen Entwicklung der Verkehrsbeschilderung

---

These 1: Die Entwicklung der Beschilderung im Straßenverkehr beginnt mit dem 20. Jahrhundert und ist unmittelbar an die Entwicklung und den Fortschritt der Motorisierung gekoppelt. (Kap. 2)

These 2: Die Verkehrsbeschilderung hat im Zuge ihrer Entwicklung einen ständigen Wandel erfahren, der durch eine zunehmende Differenzierung und eine stetig wachsende internationale Angleichung gekennzeichnet ist. (Kap. 2)

These 1 und 2 deuten an, daß es sich bei der Entwicklung der Beschilderung um einen langfristigen Prozeß handelt, der bis heute andauert und keineswegs abgeschlossen ist. Ferner wird deutlich, daß Fragen der Beschilderung nicht ausschließlich auf nationaler Ebene gelöst werden können sondern daß internationale Übereinkünfte eine wichtige Rolle spielen.

#### 4.2 Vier Thesen zur Verantwortlichkeit für die Beschilderung

These 3: Die Verantwortlichkeit für das Schilderrepertoire liegt beim Gesetzgeber. Die Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften in eine konkrete Beschilderungsmaßnahme ist ein komplizierter Prozeß, an dem

- der Straßenbaulastträger
- die Straßenverkehrsbehörde
- die Polizei

beteiligt sind. (Kap. 2.2 + 2.3)

These 4: Die gesetzlichen Grundlagen der Beschilderung sowie die Verantwortlichkeiten für das Aufstellen und die Kontrolle von Schildern sind Bürgern und Kraftfahrern nur begrenzt transparent. (Kap. 2.4)

These 5: Die Einflüsse von nichtamtlichen Stellen wie Verkehrswacht, Bürgerinitiativen oder Automobilclubs auf die Beschilderung werden überschätzt.

(Kap. 2.4)

These 6: Insbesondere Nicht-Kraftfahrer überschätzen den Einfluß der Polizei auf die Beschilderung.

(Kap. 2.4)

Die Thesen zeigen, daß die bürokratische Komplexität, die Beschilderungsmaßnahmen zugrunde liegt, zur Folge hat, daß die Bürger nur unzureichend darüber informiert sind, wer für die aktuelle Beschilderungssituation verantwortlich ist. Dieses Unkenntnis ist bei denjenigen, die nicht selber Autofahren, noch weitaus verbreiteter als bei den Kraftfahrern.

#### 4.3 Drei Thesen zum quantitativen Umfang des Schilderwalds in Deutschland

---

These 7: Niemand kennt die genaue Zahl der Verkehrszeichen auf deutschen Straßen. (Kap. 3.3.1)

These 8: Realistische Schätzungen lassen vermuten, daß 10 - 15 Millionen verkehrsregelnde Zeichen und rund 3,5 Millionen Wegweisungsschilder auf deutschen Straßen stehen. (Kap. 3.3.1)

These 9: Die Schilderdichte beträgt in Ballungsräumen 60 bis 80 Schilder pro Straßenkilometer. (Frankfurt 72 Schilder pro Kilometer; Köln 64 Schilder pro Kilometer). (Kap. 2.3)

#### 4.4 Acht Thesen zu Haupt-Problemen der Kraftfahrer mit der Beschilderung

---

Daß der Schilderwald zwar ein Problem der Schildermenge aber keineswegs ausschließlich der Schildermenge ist, zeigen die Thesen 10 und 11. Zentrale Kritik richtet sich vielmehr auch gegen die Schildervielfalt. Insbesondere wird die Entwicklung neuer zusätzlicher Zeichen kritisch beurteilt. (These 12). Situative Faktoren spielen ebenfalls für die Bewertung der Beschilderungssituation eine wichtige Rolle. (Thesen 13-15)

These 10: Die Hauptkritik an der derzeitigen Beschilderungssituation richtet sich nicht allein gegen die Menge der aufgestellten Schilder sondern auch gegen die Vielfalt der Zeichen (Kap. 3.3.2)

These 11: Über die Hälfte der Bevölkerung ist der Meinung, daß die Anzahl der Verkehrszeichen auf den Straßen zu groß sei. Aber es gilt auch: Jeder 3. Kraftfahrer vertritt die Ansicht, daß Schilder fehlen. (Kap. 3.3.1)

These 12: Nur 2% der Kraftfahrer sind für die Entwicklung und Einführung zusätzlicher neuer Zeichen.

20% akzeptieren neue Zeichen als Ersatz für alte Zeichen.

33% der Kraftfahrer sind für eine Verringerung der Zeichenvielfalt. (Kap. 3.3.2)

These 13: Die Kraftfahrer kritisieren an der verkehrsregelnden Beschilderung vor allem die Schilderhäufungen. Hierunter verstehen sie zweierlei: Erstens: Zu viele Schilder an einer Stelle sowie zweitens: Eine zu dichte Abfolge der Zeichen. (Kap. 3.2)

These 14: Die Kraftfahrer kritisieren, daß viele Zeichen bei Nacht schlecht oder nicht zu erkennen sind. (Kap. 3.1)

These 15: Die verkehrsregelnde Beschilderung an Baustellen wird durchweg als schlecht empfunden. Es herrscht der Eindruck vor, daß Baustellen vielfach überbeschildert sind. (Kap. 3.1)

Die Frage, an welchen Stellen die Beschilderungsprobleme als besonders groß bzw. als eher gut gelöst empfunden werden, beantworten die Thesen 16 und 17.

These 16: In Großstädten und dort vor allem in den Innenstädten haben Kraftfahrer die meisten Probleme mit der Beschilderung. (Kap. 3.1)

These 17: Die besten Noten erhält die Beschilderung auf den Autobahnen. Dies gilt für die wegweisende wie für die verkehrsregelnde Beschilderung. (Kap. 3.1)

#### 4.5 Neun Thesen zur Bedeutungshierarchie von Verkehrszeichen

Es ist seit langem bekannt, daß nicht allen Zeichen von seiten der Kraftfahrer die gleiche Bedeutung beigemessen wird. Die vorliegende Untersuchung zeigt, welche Gefahr- und Vorschriftzeichen für sehr wichtig und welche für verzichtbar gehalten werden. Wodurch der Stellenwert der Zeichen positiv oder negativ beeinflußt wird und welche Zeichen im einzelnen für besonders wichtig oder für verzichtbar gehalten werden, zeigen die folgenden Thesen 18-21 für die Gefahrzeichen und die Thesen 22-26 für die Vorschriftzeichen.

These 18: Kraftfahrer halten diejenigen Gefahrzeichen, die eher allgemein vor Gefahren warnen, für wichtiger als solche Zeichen, die vor spezifischen Gefahren warnen. (Kap. 3.4.1)

These 19: Als wichtigstes Gefahrenzeichen werden die Zeichen "Gefahrstelle" (Zeichen 101) und die Warnung vor Kreuzungen (Zeichen 102) "Kreuzung oder Einmündung von rechts" eingestuft. Als wichtig gelten auch Zeichen, die auf Schwächere hinweisen, z.B. Zeichen 134 "Fußgängerüberweg" und Zeichen 136 "Kinder". (Kap. 3.4.1.1)

These 20: Als verzichtbar gelten - entsprechend These 18 - solche Zeichen, die vor sehr spezifischen Gefahren, bzw. vor Dingen warnen, die entweder gar nicht als Gefahr wahrgenommen werden oder sehr selten anzutreffen sind oder für unübersehbar gehalten werden.

These 21: Für 35% der Kraftfahrer ist das Zeichen 144 "Flugbetrieb" verzichtbar, da die vom Gesetzgeber vermutete Gefährdung durch plötzlich auftretenden Lärm nicht erkannt wird.  
(Kap. 3.4.1.2)

These 22: Die Wichtigkeit der Vorschriftzeichen hängt zum einen davon ab, für wie gefährlich ein Verstoß gegen dieses Zeichen gehalten wird. Zum anderen gelten vor allem solche Vorschriftzeichen als wichtig, bei denen ein korrespondierendes Schild dem anderen Verkehrsteilnehmer ein Vorrecht signalisiert.  
(Kap. 3.4.2.1)

These 23: Als wichtigste Vorschriftzeichen gelten das Zeichen 206 "HALT. Vorfahrt achten", (von 78% der Kraftfahrer als wichtig eingestuft), sowie das Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" (von 65% als wichtig eingestuft). (Kap. 3.4.2.1)

These 24: Das Zeichen 276 "Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art" hat im Laufe der letzten 20 Jahre einen Bedeutungsverlust erlitten.  
(Kap. 3.4.2.1)

These 25: Die Zeichen zur vorgeschriebenen Fahrtrichtung (z.B. Zeichen 209-216) erreichen keine hohen Stellenwerte auf der Bedeutungsskala. Farbwahl und Gestaltung (blauer Grund - weißer Pfeil) erinnern Kraftfahrer eher an Hinweis- denn an Vorschriftzeichen. (Kap. 3.4.2.1)

These 26: Als verzichtbar gelten solche Vorschriftzeichen

- die antiquiert wirken (z.B. Zeichen 257 "Verbot für Gespannfuhrwerke);
- die ausschließlich für Sondergruppen, z.B. für Reiter gelten (Zeichen 258 "Verbot für Reiter);
- deren Durchsetzungsfähigkeit unwahrscheinlich erscheint (z.B. Zeichen 273 "Verbot des Fahrens ohne Mindestabstand") (Kap. 3.4.2.2)

#### 4.6 Sechs Thesen zur Befolgung von Verkehrszeichen

Die Thesen 27 und 28 beschreiben die Grundlagen, die für die Befolgung von Gesetzen und Normen (These 27) und insbesondere für die Regeln des Straßenverkehrs (These 28) gelten. Dabei zeigt die Erfahrung, und die vorliegende Untersuchung bestätigt dies, daß das Ausmaß der Befolgung der Verkehrszeichen zum einen von den Zeichen selber, zum anderen aber auch von den Personen, die mit dem Zeichen konfrontiert sind, beeinflußt wird. Hierzu geben die Thesen 29, 30 und 31 nähere Auskunft.

Als Störfaktor für die Befolgung wirken solche Einflüsse, die den Verkehrszeichen eine andere als die im Gesetz intendierte Funktion zuschreiben. Dies ist beispielsweise für die Haltverbotsregelungen der Fall. (These 32)

These 27: Die Befolgung gesetzlicher Vorschriften und damit auch der Verkehrszeichen hängt wesentlich ab von der

- Empfundene Wichtigkeit der Regeln
- Bekanntheit
- Sinnhaftigkeit
- Erwartung negativer Sanktionen
- Möglichkeit, die Schilder wahrzunehmen.

(Kap. 3.5)

These 28: Bei der Befolgung von Verkehrsregeln und Verkehrszeichen sind Auslegungspielräume üblich.

Ein Beispiel hierfür ist die zweifache elastische Auslegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Zum einen werden Beschränkungen im Durchschnitt in gewissem Maße überschritten (Richtwert: Vorgeschriebener Wert + 20%), zum zweiten erfolgt die Anpassung in gewissem Abstand zum Schild (nach circa 150-250 Metern).  
(Kap. 3.5.3)

These 29: Die Befolgung von Vorschriftzeichen hängt unmittelbar mit dessen vermuteter Wichtigkeit zusammen. Den Zeichen 206 "Halt. Vorfahrt achten", Zeichen 205 "Vorfahrt achten" sowie Zeichen 267 "Verbot der Einfahrt" wird eine hohe Befolgungsrate zugeschrieben. (Kap. 3.5.1)

These 30: Die Beachtung und Befolgung von Verkehrszeichen hängt vom Fahrer ab. Die Bevölkerung meint: Pkw-Fahrer beachten Verkehrszeichen besser als Lkw-Fahrer und Motorradfahrer. Am wenigsten beachten Radfahrer Verkehrszeichen.  
(Kap. 3.5.2)

These 31: Nach Meinung der Bevölkerung werden Verkehrs-  
schilder eher...

... von Frauen als von Männern

... von älteren Kraftfahrern als von jungen  
beachtet. (Kap. 3.5.2)

These 32: Die Mehrheit der Bevölkerung glaubt, daß die  
Haltverbotsbeschilderung in gewissem Umfang  
dazu dient, per Strafzettel die staatlichen  
Kassen zu füllen.

Dies wirkt sich negativ auf die Beachtung der  
entsprechenden Schilder aus. (Kap. 3.6)

#### 4.7 Fünf Thesen zur Kenntnis bzw. Unkenntnis ausgewählter Verkehrszeichen

---

Eine unabdingbare Voraussetzung für die Befolgung von Ver-  
kehrszeichen ist die Kenntnis über deren Bedeutung. Daß  
diese Kenntnis keineswegs für alle Zeichen vorausgesetzt  
werden kann, belegen die folgenden fünf Thesen. Die Zeichen,  
die dort zur Demonstration herangezogen werden, sind nur als  
Beispiele für verbreitetere Kenntnisdefizite zu werten.

These 33: Es gibt Verkehrszeichen, die sind der über-  
wiegenden Mehrheit der Kraftfahrer nicht  
bekannt.

Beispiel: Zeichen 353 "Einbahnstraße". Nur 6%  
der Kraftfahrer kennen dieses Zeichen. (Kap.  
3.7.2)

These 34: Verkehrszeichen werden falsch verstanden oder ausgelegt.

Beispiel: Zeichen 325 "Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs".

Über 40% der Kraftfahrer gehen davon aus, daß bei Zeichen 325 schneller als Schrittempo gefahren werden darf. (Kap. 3.7.1)

These 35: Wenn Verkehrszeichen sehr ähnlich sind, können viele Kraftfahrer nicht zwischen ihnen unterscheiden.

Beispiel: Die Zeichen 242 "Getrennter Rad- und Fußweg" und Zeichen 244 "Gemeinsamer Fuß- und Radweg", werden von rund 34%, die Zeichen 108 "Gefälle" und Zeichen "110" Steigung" von rund 18% verwechselt. (Kap. 3.7.3 und 3.7.5)

These 36: Für manche Zeichen bürgern sich andere als vom Gesetzgeber intendierte Auslegungen ein.

Beispiel: Über 40% der Kraftfahrer sehen im Zeichen 286 "Eingeschränktes Haltverbot" ein Zeitlimit. Tatsächlich darf nur zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen gehalten werden.

These 37: Manchen Zeichen bewirken bei einem Teil der Kraftfahrer unbeabsichtigte oder unerwünschte Reaktionen.

Beispiel: Zeichen 115 "Steinschlag" veranlaßt 44% der Kraftfahrer, ihre Aufmerksamkeit und ihre Blick nach oben auf fallende Steinen zu richten. Die intendierte höhere Aufmerksamkeit für Hindernissen auf der Straße wird reduziert.

#### 4.8 Drei Thesen zur Situation der Wegweisung

Die vorliegende Untersuchung befaßt sich nur am Rande mit Fragen der Wegweisung, da dieses Thema derart komplex ist, daß es den Rahmen der vorliegenden Arbeit gesprengt hätte. Die Thesen zeigen, daß die Wegweisung auf den Autobahnen zwar die wenigsten Probleme bereitet. Dies bedeutet jedoch nicht, daß nicht auch hier Kritik geäußert wird und Möglichkeiten für Verbesserungen gesehen wird.

These 38: Die beste Wegweisung herrscht nach Meinung der Kraftfahrer zu den Autobahnen hin.

Als besonders schlecht wird die Wegweisung in Großstädten zu Stadtteilen eingestuft. (Kap. 3.8)

These 39: Die zwar gut bewertete Autobahnwegweisung erfährt Kritik insbesondere in komplizierten Autobahnknoten. (Kap. 3.8)

These 40: Hilfen wie die Nummerierung von Ausfahrten werden von der großen Mehrheit der Kraftfahrer positiv aufgenommen, insbesondere, wenn diese Nummerierung in die Straßenkarten übernommen wird.

#### 4.9 Ein Resumée

Faßt man die vielfältigen Ergebnisse zusammen, so bietet sich hinsichtlich der Verkehrszeichen und des Schilderwaldes ein Bild, das auch in anderen Bereichen der Gesellschaft anzutreffen ist. Die immer komplizierteren und zahlreicheren Regelungen, die die Schilder symbolisieren, werden zum Teil gar nicht, zum Teil anders als beabsichtigt und nur zum Teil in der intendierten Weise beachtet. Der Schilderwald symbo-

lisiert insoweit auf anschauliche Weise die Entwicklung einer Gesellschaft, in der das "Regeln" zur Regel geworden ist, und wo die Divergenz zwischen den Regeln und denen die "geregelt" werden sollen, ständig größer wird. Auf eine Trendwende zu hoffen, erscheint dem Soziologen auf absehbare Zeit wenig realistisch.

## 5. Anhang

### 5.1 Methodisches Vorgehen

Die dargestellten Ergebnisse der Untersuchung "Verloren im Schilderwald" basieren auf einer Reihe unterschiedlicher Daten- und Informationsquellen.

In Anbetracht der Tatsache, daß die wissenschaftliche Literatur nur wenige Veröffentlichungen, insbesondere neueren Datums, zu diesem Thema enthält, mußten Gespräche mit Experten die sonst aus der Literatur ableitbaren Vorerfahrungen ersetzen. Hier waren insbesondere Mitglieder der vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Projektgruppe "Modellversuch: Weniger Verkehrszeichen" eine große Hilfe.

Für die Analyse rechtlicher Fragen und die Auslegung der durch Schilder repräsentierten Regeln im Alltag der Verkehrsgerichte stand Verkehrsrichter Eugen Menken uns beratend zur Seite.

Zur Ermittlung der Abläufe, die dem Aufstellen und der Kontrolle der Beschilderung in den Städten zugrunde liegen, wurde ein weitgehend offen strukturierter Fragebogen entwickelt, der den Verantwortlichen der Städte Köln (Stadtbaudirektor Klaus Aprath) und Frankfurt (Magistratsdirektor Hartmut Vogt) mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt wurde. Es zeigte sich, daß die Vorgänge in der Verwaltung jedoch so komplex sind, daß der Fragebogen nur als Anregung zum Gespräch dienen konnte. Die Gespräche mit den Verantwortlichen ergaben eine Fülle von Informationen, die weit über die ursprünglich intendierten Fragestellungen hinausgingen.

Die Stellungnahmen, Meinungen und Wertungen der Bevölkerung und insbesondere der Kraftfahrer entstammen ebenfalls mehreren Datenquellen. Hierbei handelt es sich im einzelnen um

- Gruppendiskussionen
- Leitfadengespräche
- Repräsentativbefragungen

Es fanden zwei themenbezogene Gruppendiskussionen mit Kraftfahrern und Fahrerinnen am 16.12.1986 und am 12.2.87 unter Leitung des Verfassers statt. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und ausgewertet. Aus den Ergebnissen wurden zum einen Erhebungsbögen für ergänzende Gespräche und für eine bundesweite Repräsentativerhebung entwickelt.

Die ergänzenden Leitfadengespräche wurden mit 50 Kraftfahrern im Raum Köln-Niederhein-Ruhrgebiet durchgeführt. Gesprächsleiter waren jeweils speziell geschulte Psychologen.

Die Erfahrungen dieser Gespräche flossen ein in die Entwicklung des weitgehend standardisierten Erhebungsbogens für die Repräsentativbefragung. Diese fand im Zeitraum vom 13.6. bis 6.7.87 im Rahmen einer Mehrthemenumfrage statt, wobei das Fragenumfeld sich ebenfalls auf das Thema "Auto" bezog. Der Fragenkatalog wurde in einem zweistufigen Pretest überprüft und überarbeitet.

Als Auswahlverfahren liegt der Repräsentativbefragung ein Random-Route-Verfahren auf der Basis eines Netzes im ADM-Mastersampmle zugrunde. Die Stichprobengröße betrug  $N=1.984$ , die Teilgesamtheit der Autofahrer (Führerscheinbesitzer) lag bei 1.067. In die Stichprobe einbezogen wurden Personen ab 18 Jahre. Die Stichprobe ist repräsentativ für die Bundesrepublik Deutschland.

Die Auswertung der Daten der Repräsentativbefragung erfolgte nach den von uns vorgegebenen Analyseschritten per EDV auf einer HP 3000.

## 5.2. Bibliographie

- ADAC - Schriftenreihe Straßenverkehr Heft 16,  
Verkehrsschau und sichere Straßen, München 1974
- ADAC - Schriftenreihe Straßenverkehr Heft 21,  
Wegweisung in der Praxis, München 1977
- ADAC - Wegweisung in Herford, Eine Untersuchung des ADAC,  
München 1975
- ARLT, Walter; So manche Schilder sind und stehen falsch,  
Deutsche Verkehrswacht, Heft 2, 1968, S. 43-46
- BEHRENDT, Jürgen; Die Bedeutung von wahrnehmungspsycholo-  
gischen Untersuchungen für die Wegweisung in der  
Praxis, in: Grundlagen zur Wegweisung, Heft 30,  
Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr,  
Köln, 1981
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR; Geschichte der deutschen Stra-  
ßenverkehrszeichen, Bonn - Bad Godesberg 1984
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR; Verkehrsberuhigte Bereiche in  
Kleinstädten und Landgemeinden, Forschung Stadtver-  
kehr, Heft 40, Bonn - Bad Godesberg 1987
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR; Abt. Straßenverkehr, Weniger  
Verkehrszeichen, Leitfaden zum Modellversuch, Ber-  
gisch Gladbach 1985
- BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR; Abt. Straßenverkehr, Verkehrs-  
sicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung, Druck-  
sache 10/1479 v. 22.5.84
- DRORY, A + D. SHINAR; The effect of roadway environment  
and fatigue on sign perception, Journal of safety  
research, 13, 1982 S. 25 - 32

ELIAS, Norbert; Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychologische Untersuchungen, Frankfurt, 1977.

ELLINGHAUS, Dieter; Wetter und Autofahren. Eine Untersuchung über den Einfluß des Wetters auf das Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 10, Köln 1983

ELLINGHAUS, Dieter + Martin WELBERS; Vorschrift und Verhalten. Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln, UNRIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 6, Köln, o.J.

ELLINGHAUS, Dieter + Martin WELBERS; Suche mit Hindernissen. Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 7. Köln, 1980

ERKE, Heiner; Verkehrszeichen, Wegweisung und Verkehrsverhalten. Zusammenfassung für das Seminar "Verkehrszeichen und Wegweisung". Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften e.V., Institut für Psychologie. Braunschweig, 1984

ERKE, Heiner + Wolfgang GOTTLIEB; Psychologische Untersuchung zur Wegweisung, in: Grundlagen zur Wegweisung Heft 30, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Köln, 1981

ERNST, Rudolf; Beschilderung aus einem Guß, Deutsche Verkehrswacht, Heft 2, 1968, S. 41 - 42.

FEEST, Johannes; Compliance with Legal Regulations, Observation of Stop Sign Behavior in: Law and Society Review, Vol. II, Nr. 3, Mai 1968, S. 447 - 459

HAV - Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Verkehrstechnischer Kommentar; 7. Auflage, Stand 1. Januar 1987, Bonn - Bad Godesberg

HITZER, Hans; Vom Steinhaufen zur Verkehrsampel, Die Geschichte der Verkehrszeichen, ADAC-Motorwelt 1972, Heft 11, S. 90 - 98

JOHANSSON, G. + F. BACKLUND; Drivers and Road Signs, Ergonomics 1970, 13, S. 749 - 759

JOHANSSON, G. + K. RUMAR; Drivers and Road Signs: a preliminary investigation of the capacity of car drivers to get informations from road signs, Ergonomics, 1966, 9, S. 57 - 62

V. KLEBELSBERG, Dieter + H. KALLINA; Wieviele Verkehrszeichen können gleichzeitig wahrgenommen werden? In: Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete, Heft 1, S. 20 - 22, 1961  
oder  
Kuratorium für Verkehrssicherheit, Kleine Fachbuchreihe, Bd. 5, Wien 1963, S. 50 - 52

KULLIK, Werner; Vorfahrtsregelung und Regelung des Begegnungsverkehrs an plangleichen Knoten mit sogenannten "Abbiegestreifen". DAR, 11/85 S. 334 - 342

LEWIS, J.; Urgency of information and the perception of road signs, Queen's University, Kingston, Ontario, Canada, 1972

- MASAMITSU, Mori + Mohamed H. ABDELHALIM; Road sign recognition and non recognition. Accident Analysis and Prevention, Vol. 13, 1981
- MICHAUT, Gérard; L'usager et la signalisation routière, Recherche Transports Sécurité, Juli 1984
- MOURANT, R.R. , J.H. ROCKWELL, N.J. RACKOFF; Drivers eyes movements and visual work load, Transportation Research Board Record; No. 292, 1969
- OPP, Karl-Dieter; Einige Bedingungen über die Befolgung von Gesetzen. Kriminologisches Journal, Nr. 1, 1971
- PFUNDT, Konrad; Weniger Verkehrszeichen? Straßenverkehrstechnik 30, Nr. 2, 1986, S. 57 - 59
- POPP, E.; Systematik der Wegweisung im überörtlichen Straßennetz, in: Straßenverkehrstechnik, Heft 6, 1975, S. 198 - 201
- SCHLAG, Bernhard, Dieter ELLINGHAUS, Jürgen STEINBRECHER; Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, BAST-Bereich Unfallforschung, Heft 58, Bergisch-Gladbach 1986
- MÜHLHAUS; Hermann + Horst Janiszewski; Straßenverkehrsordnung; München 1984
- SCHNEIDER, Walter; Verkehrszeichen und ihre Aufstellung - psychologisch betrachtet, in: Forschung für die Sicherheit im Straßenverkehr, Heft 2, 1968, S. 111 - 117
- SCHWEDISCHES VERKEHRSSICHERUNGSAMT; Weniger Verkehrszeichen, Verkehrsbehördliches Promemoria, 1986, 2, unveröffentlicht

SHINAR, D. + A. DRORY; Sign Registration in day time and  
nightlight driving, Human factors 75, 1983, S. 117-122

SPOERER, Edgar; Mehr oder weniger Verkehrszeichen? Grenzen  
der Auffassungsfähigkeit und der Akzeptanz, in:  
Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 22.  
Deutscher Verkehrsgerichtstag 1984, S. 187 - 194

STEINHOFF, Horst; Neugestaltung der Verkehrszeichen, in:  
Fahrlehrer Briefe, 72 - 85, Stuttgart 1985

STOLZ, Rudolf; Probleme - Kritik - Möglichkeiten der  
Beschilderung, Deutsche Verkehrswacht, Heft 2, 1968,  
S. 39 - 40

SUMNER, William Graham; Folkways, Boston 1906

TIDOW, Alfred; Mehr oder weniger Verkehrszeichen? - Die  
Anforderungen der Rechtsprechung - in: Deutsche  
Akademie für Verkehrswissenschaft, 22. Deutscher  
Verkehrsgerichtstag 1984, S. 204 - 215

UNDEUTSCH, Udo; Die Auffassungsfähigkeit für Verkehrszei-  
chen; in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 9, 1963,  
S. 212 - 225

UNDEUTSCH, Udo; Sinn und Unsinn der Verkehrsbeschilderung,  
Deutsche Verkehrswacht, Heft 2, 1968, S. 37 - 38

UNDEUTSCH, Udo; Psychologisch richtige Verkehrsordnung.  
Mensch - Fahrzeug - Umwelt. Heft 5, TÜV Rheinland,  
S. 11 - 32

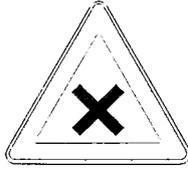
VERKEHRSLATT-VERLAG; Amtlicher Text Straßenverkehrs-Ordnung  
(StVO) mit Allgemeiner Verwaltungsvorschrift (Vwv)  
Stand 1. August 1980

VOGT, Hartmut; Mehr oder weniger Verkehrszeichen? - Probleme der Straßenverkehrsbehörde, in: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 22. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1984. S. 195 - 203

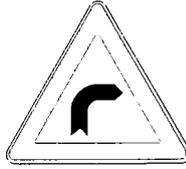
WEINSPACH, Klaus; Den klaren Weg weisen. Die Beschilderung an den Bundesautobahnen zwischen Anerkennung und Kritik, in: Verkehrsnachrichten, No. 6, 1987, S. 5 - 10



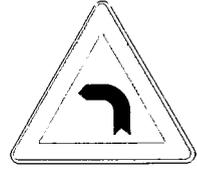
Zeichen 101  
Gefahrstelle



Zeichen 102  
Kreuzung oder Einmündung  
mit Vorfahrt von rechts



Zeichen 103  
Kurve (rechts)



Zeichen 104  
Kurve (links)



Zeichen 105  
Doppelkurve (zunächst rechts)



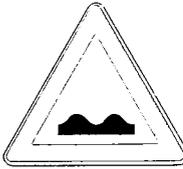
Zeichen 106  
Doppelkurve (zunächst links)



Zeichen 108  
Gefälle



Zeichen 110  
Steigung



Zeichen 112  
Unebene Fahrbahn



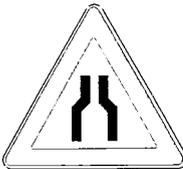
Zeichen 114  
Schleudergefahr bei Nässe  
oder Schmutz



Zeichen 115  
Steinschlag



Zeichen 117  
Seitenwind



Zeichen 120  
Verengte Fahrbahn



Zeichen 121  
Einseitig (rechts) verengte Fahrbahn



Zeichen 122  
Einseitig (links) verengte Fahrbahn



Zeichen 123  
Baustelle



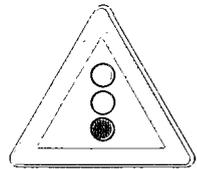
Zeichen 125  
Gegenverkehr



Zeichen 128  
Bewegliche Brücke



Zeichen 129  
Ufer



Zeichen 131  
Lichtzeichenanlage



**Zeichen 134**  
Fußgängerüberweg



**Zeichen 136**  
Kinder



**Zeichen 138**  
Radfahrer kreuzen



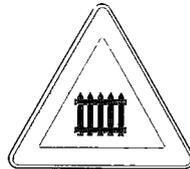
**Zeichen 140**  
Tiere



**Zeichen 142**  
Wildwechsel



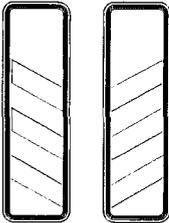
**Zeichen 144**  
Flugbetrieb



**Zeichen 150**  
Bahnübergang mit Schranken  
oder Halbschranken

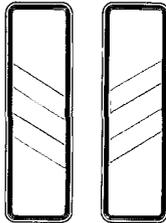


**Zeichen 151**  
Unbeschränkter Bahnübergang



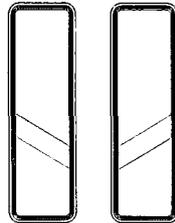
**Zeichen 157**  
Dreistreifige Bake (links)

**Zeichen 158**  
Dreistreifige Bake (rechts)



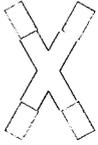
**Zeichen 159**  
Zweistreifige Bake (links)

**Zeichen 160**  
Zweistreifige Bake (rechts)

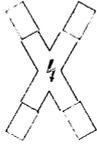


**Zeichen 161**  
Einstreifige Bake (links)

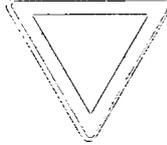
**Zeichen 162**  
Einstreifige Bake (rechts)



**Zeichen 201**  
Andreaskreuz  
Dem Schienenverkehr  
Vorrang gewähren!



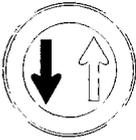
**Zeichen 202**  
Andreaskreuz mit Blitz  
Dem Schienenverkehr  
Vorrang gewähren!



**Zeichen 205**  
Vorfahrt gewähren!



**Zeichen 206**  
Halt! Vorfahrt gewähren!



**Zeichen 208**  
Dem Gegenverkehr Vorrang  
gewähren!



**Zeichen 209**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
rechts



**Zeichen 210**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung links



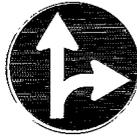
**Zeichen 211**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
hier rechts



**Zeichen 212**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
hier links



**Zeichen 213**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
geradeaus



**Zeichen 214**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
geradeaus und rechts



**Zeichen 215**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
geradeaus und links



**Zeichen 216**  
Vorgeschriebene Fahrtrichtung  
rechts und links



**Zeichen 220**  
Einbahnstraße (rechtsweisend)



**Zeichen 221**  
Einbahnstraße (linksweisend)



**Zeichen 222**  
Vorgeschriebene Vorbeifahrt  
rechts vorbei



**Zeichen 223**  
Vorgeschriebene Vorbeifahrt  
links vorbei



**Zeichen 224**  
Straßenbahn oder Linienbusse



**Zeichen 224a**  
Haltestelle/r



**Zeichen 229**  
Taxi stand



**Zeichen 237**  
Sondersweg Radfahrer



**Zeichen 239**  
Sonderweg Reiter



**Zeichen 241**  
Sonderweg Fußgänger



**Zeichen 242**  
Getrennter Rad- und Fußweg



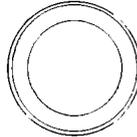
**Zeichen 243**  
Getrennter Fuß- und Radweg



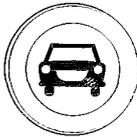
**Zeichen 244**  
Gemeinsamer Fuß- und Radweg



**Zeichen 245**  
Linienomnibusse



**Zeichen 250**  
Verbot für Fahrzeuge aller Art



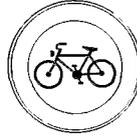
**Zeichen 251**  
Verbot für Kraftwagen



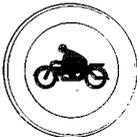
**Zeichen 252**  
Verbot für Krafträder  
(vgl. Zeichen 255) und Kraftwagen



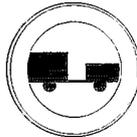
**Zeichen 253**  
Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem  
zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t  
und Zugmaschinen, ausgenommen  
Personenkraftwagen und  
Kraftomnibusse



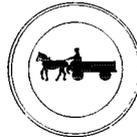
**Zeichen 254**  
Verbot für Radfahrer



**Zeichen 255**  
Verbot für Krafträder, auch mit  
Bewegen, Kleinkrafträder und  
Fahrräder mit Hilfsmotor



**Zeichen 256**  
Verbot für Lastkraftwagen  
mit Anhängern



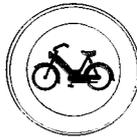
**Zeichen 257**  
Verbot für Gespannfuhrwerke



**Zeichen 258**  
Verbot für Reiter



**Zeichen 259**  
Verbot für Fußgänger



**Zeichen 260**  
Verbot für Fahrräder mit Hilfsmotor



**Zeichen 261**  
Verbot für Kennzeichnungspflichtige  
Kraftfahrzeuge mit gefährlichen  
Gütern



**Zeichen 262**  
Verbot für Fahrzeuge über  
angegebenes tatsächliches Gewicht



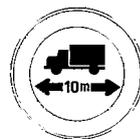
**Zeichen 263**  
Verbot für Fahrzeuge über angegebene tatsächliche Achslast



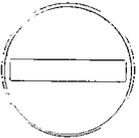
**Zeichen 264**  
Verbot für Fahrzeuge über angegebene Breite



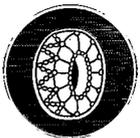
**Zeichen 265**  
Verbot für Fahrzeuge über angegebene Höhe



**Zeichen 266**  
Verbot für Fahrzeuge über angegebene Länge



**Zeichen 267**  
Verbot der Einfahrt



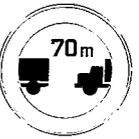
**Zeichen 268**  
Schneeketten sind vorgeschrieben



**Zeichen 269**  
Verbot für Fahrzeuge mit einer Ladung von mehr als 30000 l wassergefährdender Stoffe



**Zeichen 270**  
Verkehrsverbot bei Smog



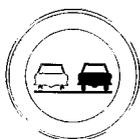
**Zeichen 273**  
Verbot desfahrens ohne einen Mindestabstand



**Zeichen 274**  
Zulässige Höchstgeschwindigkeit



**Zeichen 275**  
Vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit



**Zeichen 276**  
Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art



**Zeichen 277**  
Überholverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse



**Zeichen 278**  
Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit



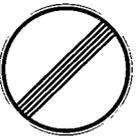
**Zeichen 279**  
Ende der vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit



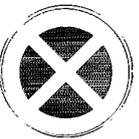
**Zeichen 280**  
Ende des Überholverbotes für Kraftfahrzeuge aller Art



**Zeichen 281**  
Ende des Überholverbotes für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t und für Zugmaschinen



**Zeichen 282**  
Ende sämtlicher Streckenverbote



**Zeichen 283**  
Halteverbot



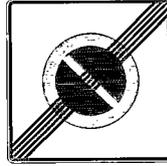
**Zeichen 286**  
Engeschränktes Halteverbot



Zeichen 290  
Zonenthalverbot für einen  
Stadtbezirk

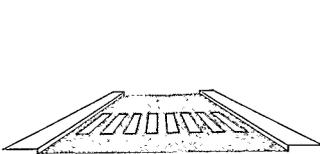


Bild 291  
Parkscheibe

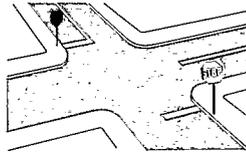


Zeichen 292  
Ende des Zonenthalverbotes

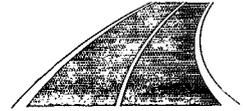
**§ 41 bzw. § 42 Fahrbahnmarkierungszeichen**



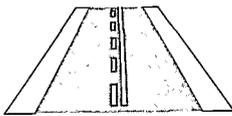
Zeichen 293  
Fußgängerüberweg



Zeichen 294  
Haltlinie

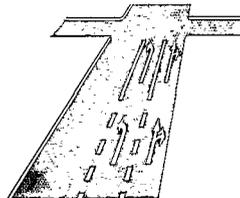


Zeichen 295  
Fahrstreifenbegrenzung und  
Fahrbahnbegrenzung

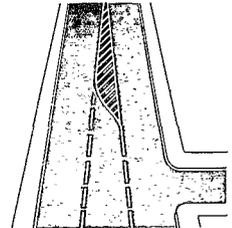


Fahrstreifen B Fahrstreifen A

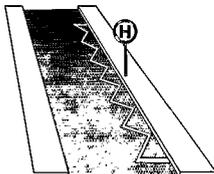
Zeichen 296  
Einseitige Fahrstreifenbegrenzung



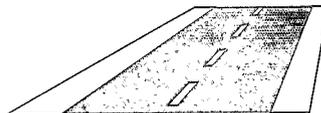
Zeichen 297  
Pfeile



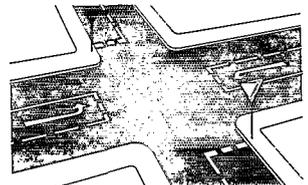
Zeichen 298  
Sperrflächen



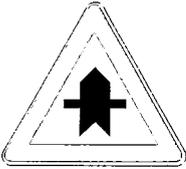
Zeichen 299  
Grenzmarkierung für Parkverbote



Zeichen 340  
Leitlinie



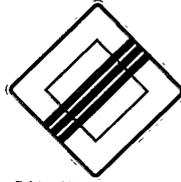
Zeichen 341  
Warteleine



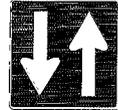
Zeichen 301  
Vorfahrt



Zeichen 306  
Vorfahrtstraße



Zeichen 307  
Ende der Vorfahrtstraße



Zeichen 308  
Vorrang vor dem Gegenverkehr



Zeichen 310  
Ortstafel (Vorderseite)



Zeichen 311  
Ortstafel (Rückseite)



Zeichen 314  
Parkplatz



Zeichen 314 a  
Parkplatz (mit Pfeil linksweisend)



Zeichen 315  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 316  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 317  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 318  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 319  
Parken auf Gehwegen



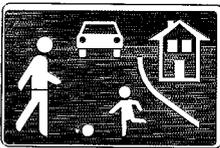
Zeichen 320  
Parken auf Gehwegen



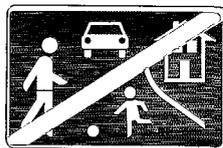
Zeichen 321  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 322  
Parken auf Gehwegen



Zeichen 325  
Beginn eines verkehrsberuhigten  
Bereichs



Zeichen 326  
Ende eines verkehrsberuhigten  
Bereichs



Zeichen 329  
Wanderparkplatz



Zeichen 330  
Autobahn



Zeichen 331  
Kraftfahrstraße



Zeichen 332  
Ausfahrt von der Autobahn  
(Pfeilschild)



Zeichen 332 A  
Ausfahrt von anderen Straßen



Zeichen 332 B  
Ausfahrt nach innerörtlichen Zielen



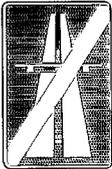
Zeichen 333  
Ausfahrt von der Autobahn  
(Pfeilschild)



Zeichen 333 A  
Ausfahrt von anderen Straßen  
(Pfeilschild)



Zeichen 333 B  
Ausfahrt nach innerörtlichen Zielen  
(Pfeilschild)



Zeichen 334  
Ende der Autobahn



Zeichen 335  
Ende der Autobahn  
(mit Entfernungsangabe)



Zeichen 336  
Ende der Kraftfahrstraße



Zeichen 337  
Ende der Kraftfahrstraße  
(mit Entfernungsangabe)



Zeichen 350  
Fußgängerüberweg  
(Rechtsaufstellung)



Zeichen 353  
Einbahnstraße



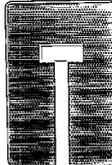
Zeichen 354  
Wasserschutzgebiet



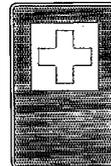
Zeichen 355  
Fußgängerunter- oder -überführung



Zeichen 356  
Schülerfahrschulung



Zeichen 357  
Sackgasse



Zeichen 358  
Erste Hilfe



Zeichen 359  
Pannenhilfe



Zeichen 360  
Fernsprecher



Zeichen 360 d  
Fernsprecher (Notruf)



Zeichen 361  
Tankstelle



Zeichen 361 A  
Tankstelle auch mit  
bleifreiem Benzin



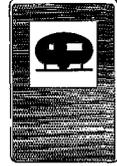
Zeichen 362  
Parken und Reisen (park and ride)



Zeichen 363  
Polizei



Zeichen 364  
Zeltplatz



Zeichen 365  
Wohnwagenplatz



Zeichen 366  
Zeltplatz/Wohnwagenplatz



Zeichen 367  
Fremdenverkehrsbüro



Zeichen 368  
Verkehrsfunksender



Zeichen 369  
Verkehrsfunksender  
(Hinweis auf Deutschlandfunk)



Zeichen 375  
Autobahnhotel



Zeichen 376  
Autobahngasthaus



Zeichen 377  
Autobahnkiosk



Zeichen 380  
Richtgeschwindigkeit



Zeichen 385  
Unterrichtungstafel über Namen  
von Ortschaften



Zeichen 385 A  
Unterrichtungstafel über Namen  
von Flüssen



Zeichen 385 B  
Unterrichtungstafel über Namen von  
Kriegsgräberstätten,  
Sehenswürdigkeiten usw.



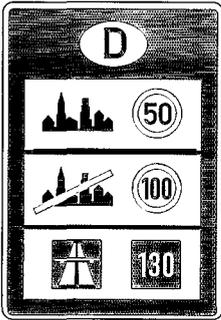
Zeichen 388  
Seitenstreifen für mehrspurige  
Kraftfahrzeuge nicht befahrbar



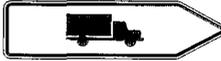
Zeichen 389  
Seitenstreifen für LKW mit einem  
zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t  
und Zugmaschinen nicht befahrbar



Zeichen 392  
Zollstele



Zeichen 333  
Informationstafel an Grenzübergangsstellen



Zeichen 421 R  
Wegweiser für bestimmte Verkehrsarten (rechtsweisend) (auch mit anderen Sinnbildern)



Zeichen 432 R  
Wegweiser zu innerörtlichen Zielen (rechtsweisend)



Zeichen 438  
Vorwegweiser



Zeichen 394  
Schild für Laternen



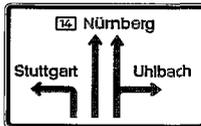
Zeichen 395  
Ring für Laternenpfeile



Zeichen 430 R  
Wegweiser zur Autobahn (rechtsweisend)



Zeichen 436  
Wegweiser tafel



Zeichen 439  
Gegliederter Vorwegweiser



Zeichen 401  
Nummernschild für Bundesstraßen



Zeichen 405  
Nummernschild für Autobahnen



Zeichen 410  
Nummernschild für Europastraßen



Zeichen 415 R  
Wegweiser auf Bundesstraßen (rechtsweisend)



Zeichen 418 R  
Wegweiser auf sonstigen Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung (rechtsweisend)



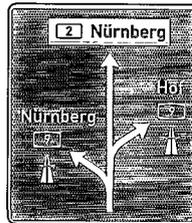
Zeichen 419 R  
Wegweiser auf sonstigen Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung (rechtsweisend)



Zeichen 430 R  
Wegweiser zur Autobahn (rechtsweisend)



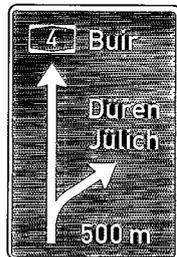
Zeichen 437  
Straßen Namensschild



Zeichen 440  
Vorwegweiser zur Autobahn



Zeichen 442  
Vorwegweiser für bestimmte Verkehrsarten (auch mit anderen Symbolen)



Zeichen 449  
Vorwegweiser auf Autobahnen



Zeichen 448  
Ankündigungstafel auf Autobahnen



Zeichen 450  
Ankündigungsbake (dreistreifig)



Zeichen 451  
Ankündigungsbake (zweistreifig)



Zeichen 452  
Ankündigungsbake (einstreifig)



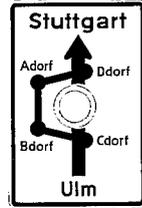
Zeichen 453  
Entfernungstafel



Zeichen 454 R  
Umleitungswegweiser (rechtsweisend)



Zeichen 457  
Umleitungssankündigung



Zeichen 459  
Planskizze



Zeichen 460  
Bedarfsumleitung (geradeaus)



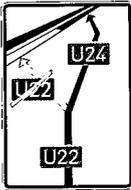
Zeichen 461  
Bedarfsumleitung (hier rechts)



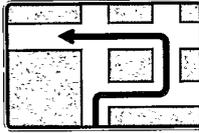
Zeichen 463  
Bedarfsumleitung (rechts)



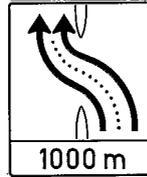
Zeichen 465  
Bedarfsumleitung (rechts)



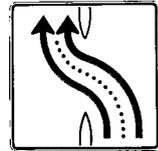
Zeichen 466  
Bedarfsumleitungstafel



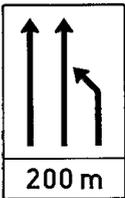
Zeichen 468  
Schwierige Verkehrsführung



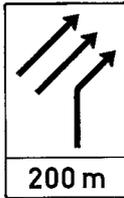
Zeichen 469  
Überleitungstafel



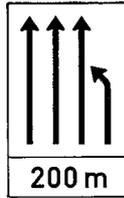
Zeichen 470  
Überleitungstafel  
(ohne Entfernungsangabe)



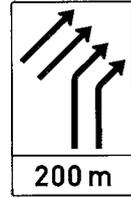
Zeichen 480  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



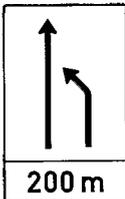
Zeichen 481  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



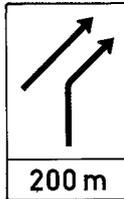
Zeichen 482  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



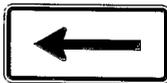
Zeichen 483  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



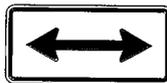
Zeichen 484  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



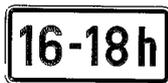
Zeichen 485  
Zusammenführung  
von Verkehrsströmen



Zusatzzeichen 701  
Anfang (Pfeil linksweisend)



Zusatzzeichen 702  
Mitte (Pfeil rechts- und linksweisend)



Zusatzzeichen 704  
Zeitliche Beschränkung (16–18 h)



Zusatzzeichen 705  
Zeitliche Beschränkung (werktags)



Zusatzzeichen 720  
Zeitliche Beschränkung  
(Mo–Fr 16–18 h)



Zusatzzeichen 721 a  
Zeitliche Beschränkung  
(werktags 8.30–11.30 h, 16–18 h)



Zusatzzeichen 721 b  
Zeitliche Beschränkung  
(8–11 h, 16–18 h)



Zusatzzeichen 722  
Fahrräder mit Hilfsmotor



Zusatzzeichen 723 a  
Lastkraftwagen mit Anhänger  
(Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 b  
Pkw mit Anhänger  
(Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 c  
Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen  
Gesamtwicht über 2,8 t und  
Zugmaschinen, ausgenommen  
Personenkraftwagen und Kraft-  
omnibusse (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 d  
Personenkraftwagen (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 e  
Kraftomnibus (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 f  
Straßenbahn (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 g  
Gespannfuhrwerke (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 k  
Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht  
schneller als 25 km/h fahren können  
oder dürfen (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 l  
Kraftäder auch mit Beiwagen, Klein-  
kraftäder und Fahrräder mit Hilfs-  
motor (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 m  
Fahrräder mit Hilfsmotor  
(Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 n  
Radfahrer (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 723 o  
Fußgänger mit Handfahrzeugen oder  
sperrigen Gegenständen  
(Sinnbild) frei  
(auch mit anderen zugelassenen  
Sinnbildern)



Zusatzzeichen 724 a  
nur Lastkraftwagen mit Anhänger  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 b  
nur Pkw mit Anhänger (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 c  
nur Kraftfahrzeuge mit einem  
zulässigen Gesamtwicht über 2,8 t  
und Zugmaschinen, ausgenommen  
Personenkraftwagen und  
Kraftomnibusse (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 d  
nur Personenkraftwagen (Sinnbild)



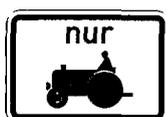
Zusatzzeichen 724 e  
nur Kraftomnibus (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 g  
nur Gespannfuhrwerke (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 i  
nur kennzeichnungspflichtige  
Kraftfahrzeuge mit explosions-  
gefährlichen oder leicht  
entzündlichen Stoffen (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 k  
nur Kraftfahrzeuge und Züge, die  
nicht schneller als 25 km/h fahren  
können oder dürfen (Sinnbild)



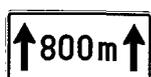
Zusatzzeichen 724 l  
nur Krafträder auch mit Bewegen,  
Kleinkraftfahrern und Fahrrädern mit  
Hilfsmotor (Sinnbild)



Zusatzzeichen 724 o  
nur Fußgänger mit Handfahrzeugen  
oder sperrigen Gegenständen  
(Sinnbild)  
(auch mit anderen zugelassenen  
Sinnbildern)



Zusatzzeichen 741  
nach ... m



Zusatzzeichen 742  
auf ... km oder m



Zusatzzeichen 742  
auf ... km oder m



Zusatzzeichen 743 a  
Lastkraftwagen mit Anhänger  
(Sinnbild)



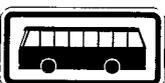
Zusatzzeichen 743 b  
Pkw mit Anhänger (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 c  
Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen  
Gesamtgewicht über 2,8 t und  
Zugmaschinen, ausgenommen  
Personenkraftwagen und  
Kraftomnibusse (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 d  
Personenkraftwagen (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 e  
Kraftomnibus (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 f  
Straßenbahn (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 g  
Gespannfuhrwerke (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 i  
Kennzeichnungspflichtige Kraftfahr-  
zeuge mit explosionsgefährlichen  
oder leichtentzündlichen Stoffen  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 k  
Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht  
schneller als 25 km/h fahren können  
oder dürfen (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 l  
Krafträder auch mit Bewegen, Klein-  
kraftfahrern und Fahrrädern mit  
Hilfsmotor (Sinnbild)



Zusatzzeichen 743 o  
Fußgänger mit Handfahrzeugen oder  
sperrigen Gegenständen (Sinnbild)  
(auch mit anderen zugelassenen  
Sinnbildern)



Zusatzzeichen 744  
Haltverbot auch auf dem  
Seitenstreifen (Sinnbild)



Zusatzzeichen 745  
... Taxen



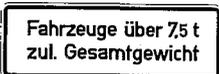
Zusatzzeichen 746  
Anfang



Zusatzzeichen 748  
Ende



Zusatzzeichen 761  
Nebenstrecke



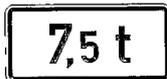
Zusatzzeichen 781  
Fahrzeuge über bestimmtes  
zulässiges Gesamtgewicht



Zusatzzeichen 782  
Richtung ...



Zusatzzeichen 800  
Taxi (zu Zeichen 245)



Zusatzzeichen 801  
Gewichtsangabe (7,5 t)



Zusatzzeichen 802  
Kinderspielen auf der Fahrbahn  
und den Seitenstreifen erlaubt  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 803  
Anlieger frei



Zusatzzeichen 804  
Halt nach ... m



Zusatzzeichen 805  
Streugut  
(selbständiges Hinweisschild)



Zusatzzeichen 806  
Linienverkehr frei



Zusatzzeichen 807  
Einsatzfahrzeuge frei



Zusatzzeichen 808  
Krankenfahrzeuge frei



Zusatzzeichen 809  
Fährbenutzer frei



Zusatzzeichen 810  
Landwirtschaftlicher Verkehr frei



Zusatzzeichen 811  
Forstwirtschaftlicher Verkehr frei



Zusatzzeichen 812  
Land- und forstwirtschaftlicher  
Verkehr frei



Zusatzzeichen 813  
Zeitliche Beschränkung (6-22 h)  
an Sonn- und Feiertagen



Zusatzzeichen 814  
Vorfahrt geändert



Zusatzzeichen 816  
Hafengebiet  
Schienenfahrzeuge haben Vorrang  
(zu Zeichen 201 und 202)



Zusatzzeichen 817  
Industriegebiet  
Schienenfahrzeuge haben Vorrang  
(zu Zeichen 201 und 202)



Zusatzzeichen 821  
Straßenschäden



Zusatzzeichen 822  
Rollsplitt



Zusatzzeichen 824  
Schlechter Fahrbahnd (Sinnbild)



Zusatzzeichen 825  
Wintersport erlaubt (Sinnbild)



Zusatzzeichen 826  
Wintersport erlaubt (Sinnbild) mit  
zeitlicher Beschränkung (10-16 h)



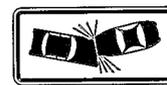
Zusatzzeichen 827  
Schienenbahn ohne Vorrang  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 828  
Radfahrer absteigen



Zusatzzeichen 830  
Verschmutzte Fahrbahn



Zusatzzeichen 832  
Unfall (Sinnbild)



Zusatzzeichen 833  
Ölspur



Zusatzzeichen 834  
Rauch



Zusatzzeichen 841  
Gefahr unerwarteter Glatteisbildung  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 842 R  
Richtung der Gefahrstelle (rechts)



Zusatzzeichen 843 a-d  
Verlauf der Vorfahrtsstraße (Sinnbild)



Zusatzzeichen 844 a-c  
Verlauf der Vorfahrtsstraße (Sinnbild)



Zusatzzeichen 845 a-c  
Verlauf der Vorfahrtsstraße (Sinnbild)



Zusatzzeichen 846  
Anlieger oder Parken frei



Zusatzzeichen 847  
Kraftfahrzeuge und Züge dürfen  
schneller als 25 km/h fahren können  
oder dürfen (Sinnbild), dürfen  
überholt werden



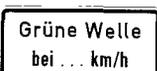
Zusatzzeichen 848  
Anlieger und Radfahrer (Sinnbild) frei



Zusatzzeichen 849  
Baustellenfahrzeuge frei



Zusatzzeichen 850  
Lieferverkehr frei



Zusatzzeichen 851  
Grüne Welle bei ... km/h



Zusatzzeichen 852  
Parkstraße (Sinnbild) 2 Stunden



Zusatzzeichen 853  
Parken Sa und So erlaubt



Zusatzzeichen 854  
Auf dem Seitenstreifen  
(zu Zeichen 266)



Zusatzzeichen 855  
Deutschlandfunk (zu Zeichen 386)



Zusatzzeichen 856  
Zufahrt bis ... frei



Zusatzzeichen 857  
Rollstuhlfahrer (Sinnbild)



Zusatzzeichen 858  
Taxi frei



Zusatzzeichen 860  
(keine Mofas)



Zusatzzeichen 861  
Schulbus (tageszeitliche Benutzung)



Zusatzzeichen 862  
Rollstuhlfahrer (Sinnbild)  
(Pfeil linksweisend)



Zusatzzeichen 865  
(Rollstuhlfahrersymbol)  
mit Parkausweis Nr ... frei



Zusatzzeichen 866  
(Rollstuhlfahrersymbol)  
mit Parkausweis Nr ...



Zusatzzeichen 867  
Anwohner mit  
Parkausweis Nr ... frei



Zusatzzeichen 868  
Anwohner mit Parkausweis Nr. ...



Zusatzzeichen 870  
nur mit Parkschein



Zusatzzeichen 871  
gebührenpflichtig



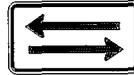
Zusatzzeichen 875  
nur für Sattelkraftfahrzeuge  
(Sinnbild)



Zusatzzeichen 876  
nur für Sattelkraftfahrzeuge und Züge  
(Sinnbilder)



Zusatzzeichen 900  
auch Fahrräder und Fahrräder mit  
Hilfsmotor (Sinnbilder)



Zusatzzeichen 901  
zwei gegengerichtete  
waagerechte Pfeile



Zusatzzeichen 902  
zwei gegengerichtete  
senkrechte Pfeile