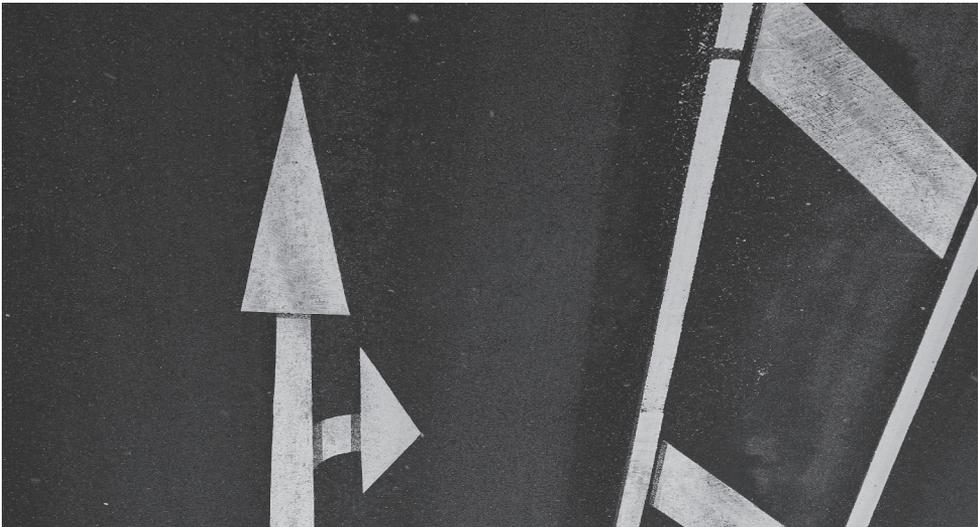


Fahrbahnmarkierungen in der StVO (Teil 2)

Fahrbahnmarkierungen ermöglichen eine bessere Orientierung auf der Straße: Sie teilen die Verkehrsflächen auf und weisen sie verschiedenen Verkehrsströmen oder Fahrrichtungen zu, sie regeln den Verkehr und warnen vor Gefahren. Obwohl sie aus dem Verkehrsalltag nicht wegzudenken sind, führen sie in der Literatur ein Schattendasein. Teil 2 des Beitrags über den Rechtscharakter und den Einsatzbereich von Markierungen. *Von Dr. Adolf Rebler*



© Joachim Opelka/Fotolia

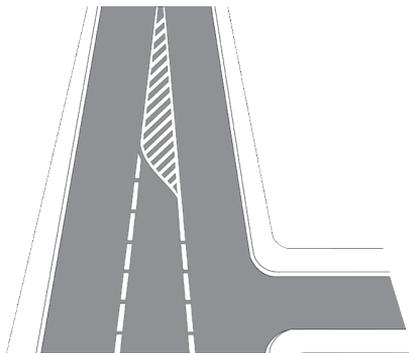
Sperrflächen sollen unter anderem Teile der Fahrbahn von der Benutzung durch Fahrzeuge ausschließen. Gefährliche Begegnungen mit Verkehrsteilnehmern auf der anderen Straßenseite sollen verhindert werden.

3.6 Sperrflächen

Auch Sperrflächen sind Bestandteil der Fahrbahn.¹ Eine Sperrfläche trennt die Straße in zwei einzelne Richtungsfahrbahnen.² Sperrflächen entfalten die gleichen Gebote und Verbote wie Zeichen 295.³ Rechtlich würde es nach den Regelungen für Zeichen 295 zur Anordnung einer Sperrfläche bereits ausreichen, wenn ein bestimm-

ter Raum auf der Fahrbahn von einer durchgezogenen Linie umschlossen wird. Die durch Zeichen 298 geforderte Schraffierung verdeutlicht jedoch die Wirkung.⁴ Umstritten ist aber, ob die rechte Begrenzungslinie einer Sperrfläche schon eine durchgezogene Linie im Sinne von Zeichen 295 darstellt.⁵ Durch unterbrochene Linien (Zeichen 340) dürfen Sperrflächen nicht umgrenzt werden; geschieht dies, sind sie unbeachtlich.⁶

Zeichen 298: Sperrflächen



© DVR

Ge- oder Verbot

Fahrer dürfen Sperrflächen nicht benutzen

Sperrflächen dienen der Gliederung und Führung des fließenden Verkehrs.⁷ Ihre Aufgabe ist es, bestimmte Teile der Fahrbahn von der Benutzung durch Fahrzeuge auszuschließen und durch diese sichtbar selektierende Wirkung den fließenden Verkehr vor Gefahren durch den Begegnungsverkehr zu schützen. Sie können ebenfalls dazu genutzt werden, bereits die Flächen im Vorraum vor festen Hindernissen (zum Beispiel Verkehrsinseln) zu sperren, um auf diese Weise Sichtschutzzonen zu schaffen und Kollisionen zu vermeiden. Auch werden sie dazu genutzt, breite Zufahrten zu höher klassifizierten Straßen effektiv auf eine Fahrspur zu verengen.⁸ Außerorts können mit Sperrflächen Linksabbiegespuren wirksam vom Geradeausverkehr getrennt werden, sodass gefährliche Näherungen der fahrenden Fahrzeuge zu den abbremsenden oder bereits stehenden Fahrzeugen unterbleiben.⁹

Sperrflächen dürfen nicht befahren und nicht zum Überholen, Halten oder Parken benutzt werden.¹⁰ Dieses Verbot schützt alle Verkehrsteilnehmer, die dessen Beachtung erwarten dürfen; hier gilt das Gleiche wie bei Zeichen 295.¹¹ Fußgänger sind in den Schutzbereich der Auswei-

sung von Sperrflächen für den fließenden Verkehr zwar in der Weise einbezogen, dass sie vor Gefahren durch den fließenden Verkehr geschützt werden. Der Schutzbereich einer solchen Ausweisung von Sperrflächen umfasst aber nicht den Schutz von Fußgängern vor etwaigen Gefahren, welche sich aus dem Zustand der Straßenoberfläche ergeben (Sturz).¹²

An einer die Fahrstreifen voneinander abgrenzenden Sperrfläche darf man auch nur rechts vorbeifahren. Das Überholen unter Benutzung der Gegenfahrbahn ist untersagt.¹³ Der Fahrzeugführer verstößt gegen § 5 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) und überholt unzulässig rechts, wenn er an einem Stau, der sich auf dem linken Fahrstreifen gebildet hat, rechts vorbeifährt und dabei eine Sperrfläche benutzt, denn die Sperrfläche ist Teil der Fahrbahn.¹⁴ Überholt er, indem er links über eine Sperrfläche fährt, verstößt er nicht gegen ein Überholverbot, sondern (nur) gegen das Verbot, die Sperrfläche zu benutzen.¹⁵ Wer ein vorausfahrendes Fahrzeug überholen will und erkennt oder jedenfalls erkennen kann, dass er den Überholvorgang nur unter Benutzung einer Sperrfläche ausführen kann, darf an dieser Stelle nicht überholen.¹⁶ Eine Sperrfläche, die zwei Fahrstreifen trennt, verliert ihre Wirkung, wenn der eine Streifen durch bauliche Veränderung so verengt wird, dass er zum Befahren zu schmal ist.¹⁷

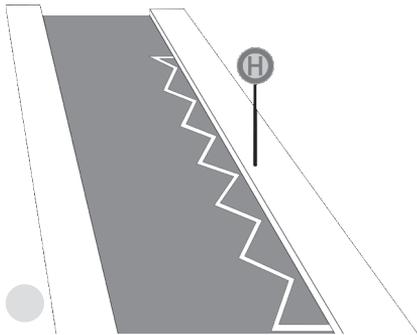
3.7 Grenzmarkierung

Die Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote begründet aus sich selbst heraus kein Halt- oder Parkverbot; sie setzt vielmehr ein solches Verbot voraus und grenzt dieses räumlich ab.¹⁸ Die rechtmäßige Anbringung dieses Verkehrszeichens setzt voraus, dass jedenfalls für einen Teil der von ihm erfassten Fläche bereits aus anderem Rechtsgrund (das heißt entweder unmittelbar kraft Rechtsnorm oder kraft behördlicher Anordnung) ein Halt- oder Parkverbot besteht.¹⁹ Soweit Halt- oder Parkverbote verlängert oder verkürzt werden, hat das Zeichen rechtsgestaltende Wirkung. Wenn die Markierung ein vorgeschriebenes Halt- oder Parkverbot in seinem

räumlichen Bestand nicht verändert, sondern nur bezeichnet („Grenzmarkierungen ... bezeichnen...“), hat sie nur hinweisenden Charakter; das bestehende Parkverbot wird dadurch lediglich verdeutlicht.²⁰

Werden bestehende Halt- oder Parkverbote verlängert, muss der gesamte Verbotsbereich mit einbezogen (markiert) werden.²¹ Bei gesetzlichen Halt- oder Parkverboten reicht es in der Regel allerdings aus, nur den Beginn und das Ende beziehungsweise den Bereich der Verlängerung durch eine kombinierte waagerechte und abgeknickte Linie zu markieren (VwV RN 3 zu Zeichen 299). Erstreckt sich die Markierung über eine so große Länge, dass der Zusammenhang mit dem bestehenden Parkverbot nicht mehr erkennbar ist, ist die Markierung nichtig und unwirksam.²²

Zeichen 299: Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote



© DVR

Ge- oder Verbot

Fahrzeugführer dürfen innerhalb einer Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote nicht halten oder parken

Die Markierung kann auch vor und hinter Kreuzungen oder Einmündungen überall dort angeordnet werden, wo das Parken auf mehr als fünf Metern verboten werden soll. Sie kann ferner angeordnet werden, wo ein Haltverbot an für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Stellen verlän-

gert werden muss, zum Beispiel an Fußgängerüberwegen. Die Markierung ist nicht an Stellen anzuwenden, an denen sich Halt- und Parkverbote sonst nicht durchsetzen lassen (RN 2 VwV zu Zeichen 299). Denkbar ist ihre Anwendung allerdings auch vor Grundstücksein- und -ausfahrten²³ und in besonderen Fällen bei Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen.²⁴

3.8 Parkflächenmarkierungen

Nach Zeichen 299: Parkflächenmarkierung StVO Anlage 2 – Lfd. Nr. 74

Ge- oder Verbot

Fahrzeugführer haben die durch Parkflächenmarkierungen angeordnete Aufstellung einzuhalten

Parkflächenmarkierungen sind Vorschriftszeichen und damit Allgemeinverfügungen im Sinne des § 35 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Ein Transportunternehmer, der seine Sattelzugmaschine in der Nähe seines Betriebes auf der Straße parken will, kann sich gegen eine Parkflächenmarkierung für Pkw mit der Anfechtungsklage wehren. Ist kein „zwingend erhöhter Parkbedarf“ nachgewiesen, verstößt die Parkflächenmarkierung gegen § 45 Abs. 9 StVO und ist deshalb rechtswidrig.²⁵ Die Parkflächenmarkierung enthält aber nur das Gebot, beim Abstellen des Fahrzeugs in der Parkbox die Markierungslinie zu beachten, um ein sinnvolles Ausnutzen des vorhandenen Parkraums zu erreichen.

Ein Parkverbot, das durch Verkehrszeichen angeordnet wurde, ist darin nicht zu sehen.²⁶ Auch wenn es sich bei der Markierung um ein Gebot handelt, sagt dies allein nämlich noch nichts über den Inhalt einer durch Parkflächenmarkierung getroffenen Anordnung aus. Vielmehr ist hierzu auf § 41 Abs. 3 Nr. 7 StVO a. F. beziehungsweise das Gebot und die Erläuterung unter lfd. Nr. 74 in Anlage 2 StVO zurückzugreifen, wonach Parkflächenmarkierungen das Parken erlauben, darüber hinaus aber zugleich die Anordnung enthalten, wie Fahrzeuge aufzustellen sind.²⁷ Jedoch kann das Parken außerhalb markierter Flächen durch Zusatzzeichen verboten werden.²⁸

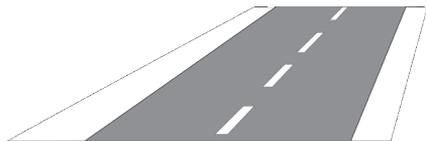
Die Parkflächenmarkierung bezieht sich nur auf das Parken innerhalb dieser Markierung. Die Vorschrift ist deshalb verletzt, wenn innerhalb der durch die Markierung ausgewiesenen Parkfläche oder bei angrenzenden Parkflächen ein Fahrzeug anders aufgestellt wird, als es die Markierung erlaubt, zum Beispiel, wenn ein Fahrzeug quer in zwei schräg zur Fahrbahn gebildeten Parkflächen aufgestellt wird.²⁹

Zwei Arten der Parkflächenmarkierung können unterschieden werden: die Einzelstellplatzmarkierung und die durchgehende Linie parallel zur Bordsteinkante.³⁰ Im ersten Fall wird die Art der Aufstellung verbindlich vorgeschrieben, im letzten Fall kann der Fahrzeugführer die Aufstellungsart frei wählen.

4. Richtzeichen

4.1 Die Leitlinie (durchbrochene Linie)

Zeichen 340: Leitlinie



© DVR

Ge- oder Verbot

1. Fahrzeugführer dürfen Leitlinien nicht überfahren, wenn dadurch der Verkehr gefährdet wird
2. Fahrzeugführer dürfen auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Dabei dürfen Radfahrer nicht gefährdet werden
3. Fahrzeugführer dürfen auf durch Leitlinien markierten Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken

Die Leitlinien sind allein schon wegen ihrer optisch trennenden Wirkung ein Mittel zur Lenkung des Verkehrs. Leitlinien dienen als wichtige Orientierungshilfe im Straßenraum. So ist zum Beispiel zu beobachten, dass sich unsichere Fahrer in ihrer Fahrweise eher zur Straßenmitte hin

orientieren und einen geringeren Abstand zu den Leitlinien wählen als dies bei erfahrenen beziehungsweise sicheren Fahrern der Fall ist. Auch bei schlechten Sichtverhältnissen dienen Leitlinien zur Orientierung beim Befahren des eigenen Fahrstreifens.³¹ In Verbindung mit den Regeln über das Fahrstreifenfahren (§ 7 StVO) dienen sie der optimalen Nutzung des Verkehrsraums.³²

Die Leitlinie ist zwar ein Richtzeichen, hat jedoch teilweise den Charakter eines Vorschriftzeichens, indem sie für Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen Benutzungs- und Überholverbote verschiedener Abstufungen bewirkt.³³

Die Leitlinie kann auch als Warnlinie markiert werden; dann sind die Striche länger als die Lücken (RN 1 VwV a. F. zu Zeichen 340). Auf die Markierung einer Leitlinie in Fahrbahnmitte ist zu verzichten, wenn abzüglich Schutzstreifen der verbleibende Fahrbahnanteil weniger als 5,50 Meter breit ist (RN 3 VwV zu Z 340).

Die ursprünglich in § 42 Abs. 6 Nr. 1 (Zeichen 340) StVO enthaltenen Bestimmungen über die Fahrstreifenbenutzung³⁴, über Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen (nun Einfädelungsstreifen und Ausfädelungsstreifen) und über den Schutzstreifen sind nun in § 7, § 7a und den VwV zu § 2 StVO anzutreffen. Nach § 7 Abs. 3 StVO dürfen beispielsweise Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 3,5 Tonnen auf Fahrbahnen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung (Zeichen 296 oder 340) unabhängig von der Verkehrsdichte den Fahrstreifen frei wählen. Dann darf rechts schneller als links gefahren werden. Sind auf einer Fahrbahn für beide Richtungen insgesamt drei oder fünf Fahrstreifen durch Leitlinien (Zeichen 340) markiert, dann darf der mittlere Fahrstreifen nicht zum Überholen benutzt werden. Wer nach links abbiegen will, darf sich auf den mittleren Fahrstreifen einordnen (§ 7 Abs. 3a StVO). Auf Fahrbahnen für beide Richtungen mit vier durch Leitlinien (Zeichen 340) markierten Fahrstreifen sind die beiden in Fahrtrichtung linken Streifen ausschließlich

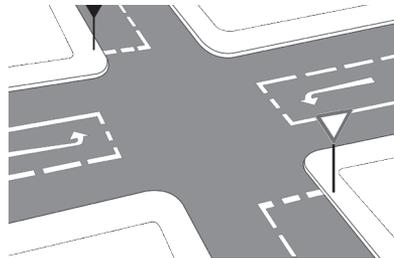
dem Gegenverkehr vorbehalten; sie dürfen nicht zum Überholen benutzt werden. Dasselbe gilt auf sechsstreifigen Fahrbahnen für die drei in Fahrtrichtung linken Fahrstreifen (§ 7 Abs. 3b StVO). Sind außerhalb geschlossener Ortschaften für eine Richtung drei oder mehr Fahrstreifen mit Zeichen 340 gekennzeichnet, dürfen Kraftfahrzeuge abweichend von dem Gebot, möglichst weit rechts zu fahren, den mittleren Fahrstreifen dort durchgängig befahren, wo – auch nur hin und wieder – rechts davon ein Fahrzeug hält oder fährt. Das Rechtsfahrgebot für den Benutzer des mittleren Fahrstreifens entfällt aber nicht schon dann, wenn vor ihm auf der rechten Fahrbahn ein Fahrzeug „irgendwo in Sicht“ ist. Vielmehr ist dem Rechtsfahrgebot nachzukommen, wenn der Abstand zu dem rechts haltenden oder fahrenden Fahrzeug so groß ist, dass der Benutzer des mittleren Fahrstreifens nach Einscheren auf die rechte Fahrbahn längere Zeit mit gleicher Geschwindigkeit weiterfahren könnte.³⁵ Ist bei drei gleichgerichteten Fahrstreifen der rechte geschwindigkeitsbeschränkt, so dürfen Verkehrsteilnehmer, die schneller fahren (dürfen), den mittleren Fahrstreifen benutzen.³⁶ Den linken Fahrstreifen dürfen außerhalb der geschlossenen Ortschaften Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen sowie alle Kraftfahrzeuge mit Anhänger nur benutzen, wenn sie sich dort zum Zwecke des Linksabbiegens einordnen (§ 7 Abs. 3c StVO).

Mit der Leitlinie kann auch der Fahrrad-Schutzstreifen (RN 12 VwV zu § 2 StVO) markiert werden. Möglich sind ein oder zwei Schutzstreifen. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnanteil muss so groß sein, dass sich zwei Pkw gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen werden immer am rechten Fahrbahnrand angelegt. Aus dem Rechtsfahrgebot ergibt sich für den Fahrradfahrer auch die Benutzungspflicht des Schutzstreifens. Im Gegensatz zu dem Radfahrstreifen muss ein Schutzstreifen³⁷ nicht besonders markiert sein. Der Schutzstreifen für den Radverkehr kann aber mit dem Sinnbild „Fahrräder“ (nicht mit dem Zeichen 237!) auf der Fahrbahn gekennzeichnet

sein. Fahrzeugführer dürfen auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Dabei dürfen Radfahrer und sonstiger Verkehr nicht gefährdet werden. Fahrzeugführer dürfen auf durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nicht parken. Das Parkverbot dient dem Radverkehr, nicht dem Schutz vorbeifahrender Kraftfahrer.³⁸

4.2 Die Wartelinie

Zeichen 341: Wartelinie



© DVR

Die Wartelinie empfiehlt dem Wartepflichtigen, an dieser Stelle zu warten

Die gestrichelte Wartelinie spricht – im Gegensatz etwa zur Haltlinie (Zeichen 294) – für den Fahrzeugführer nur eine unverbindliche Empfehlung, jedoch keine bußgeldbewehrte Anordnung aus.³⁹ Das Überfahren einer unterbrochenen Wartelinie ist an sich noch nicht verkehrswidrig. Die Wartelinie empfiehlt lediglich dem, der wartepflichtig ist, an der bezeichneten Stelle anzuhalten. Damit handelt es sich um eine vorgezogene, „empfohlene“ Wartelinie und kein verbindliches Gebot im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Dennoch kann schon das Überfahren der Wartelinie im Einzelfall leicht haftungsverschärfend ins Gewicht fallen, wenn dadurch eine Fehlreaktion des bevorrechtigten Kraftfahrers provoziert wurde.⁴⁰ Das Überfahren einer vorgezogenen Wartelinie bei Rotlicht einer Fußgängerbedarfsampel stellt auch dann keinen Rotlichtverstoß dar, wenn auf Höhe dieser Wartelinie das

Zusatzschild Nr. 1012-35 („Bei Rot hier halten“) angebracht ist⁴¹.

5. Ausblick

Vielleicht werden Markierungen in Zukunft noch eine wichtigere Rolle zur Regelung des Verkehrs spielen als bisher. Diskutiert wird derzeit, ob es möglich ist, die Zahl der Verkehrsschilder zu verringern, indem stattdessen Straßenmarkierungen verwendet werden. Beispielsweise könnte eine unterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn ein Parkverbot anordnen.⁴² Ein anderes Beispiel ist ein Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf der Ortsumgehung Wehrbergen (B 83) mit grün gefärbtem Mittelstreifen. Es sollen hier neue Planungsrichtlinien erarbeitet werden, um die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen. Die Landstraßen sollen demnach in vier Entwurfsklassen eingeteilt werden, die jeweils so eingerichtet und markiert werden, dass der Verkehrsteilnehmer schon an der Gestaltung erkennt, welche Regeln auf der Straße gelten und er seine Fahrweise entsprechend anpassen kann.

6. Zusammenfassung

Dort, wo Verkehrsregelungen nicht durch Verkehrsschilder getroffen werden können, weil ansonsten über eine lange Strecke jeden Meter ein gleichlautendes Zeichen stehen müsste, oder wo Regelungen für bestimmte Flächenanteile der

Straße oder Regelungen, die sich quer über die Fahrbahn hinziehen, notwendig werden, kommen Markierungen zum Einsatz. Auch Markierungen sind Verkehrszeichen (§ 39 Abs. 5 Satz 1 StVO). Sie gehören zu den Vorschriftzeichen und enthalten Gebote und Verbote und sind damit Verwaltungsakte oder sie zählen zu den Richtzeichen und treffen ebenfalls verbindliche Regelungen oder geben auch einfach nur Hinweise.

Piktogramme, also die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn, sind rechtlich nicht bindend. Sie sind nur amtliche Hinweise, die die Orientierung im Verkehrsraum ermöglichen sollen. Mit der Neufassung der StVO (46. Änderungs-VO 2009) sind viele Regelungen, die nicht unmittelbar die Markierungen selbst betreffen, sondern die nur an das Vorhandensein bestimmter Markierungen anknüpfen, nicht mehr bei den Zeichen selbst zu finden. §§



Der Autor: Dr. Adolf Rebler ist Regierungsrat bei der Regierung in der Oberpfalz, wo er seit 1985 in der Abteilung Wirtschaft und Verkehr tätig ist. Er ist Arbeitsbereichsleiter für die Bereiche Straßenverkehrs-Ordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Fahrerlaubnisrecht, Güterkraftverkehr und den internationalen Güterverkehr.

1. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 24.01.1990 – 5 Ss (OWi) 8/90 – (OWi) 9/90 I – VRS 78, 470
2. OLG Hamm, Urt. v. 16.10.1979 – 9 U 156/79 – VRS 59, 5
3. LG Oldenburg, Urt. v. 21.07.1993 – 4 S 107/93 – DAR 1993, 437
4. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 41 StVO RN 78
5. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 41 StVO RN 78
6. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, § 41 StVO RN 248 o
7. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 2 StVO RN 98
8. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 41 StVO RN 78
9. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 41 StVO RN 78

10. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 2 StVO RN 98
11. OLG Köln, Urt. v. 26.10.1989 – 7 U 13/89 – VRS 78, 22
12. OLG Frankfurt, Urt. v. 18.10.2007 – 1 U 100/07 – NZV 2008, 159
13. LG Oldenburg, Urt. v. 21.07.1993 – 4 S 107/93 – DAR 1993, 437
14. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 24.01.1990 – 5 Ss (OWi) 8/90 – (OWi) 9/90 I – VRS 78, 470
15. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, § 41 StVO RN 248 p
16. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 41 StVO RN 78
17. OLG Köln, Beschl. v. 23.07.1996 – Ss 362/96 (Z) – VRS 92, 282
18. Berr/Hauser/Schäpe, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 2. Auflage 2005, RN 126; Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 2811
19. BayVGh, Beschl. v. 21.12.2005 – 11 CS 05.1329 – Juris
20. Berr/Hauser/Schäpe, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 2. Auflage 2005, RN 126
21. BayObLG, Beschl. v. 30.11.1981 – 2 Ob OWi 450/81 – VRS 62, 145; Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 2812
22. OLG Köln, Beschl. v. 23.07.1991 – Ss 325/91 [Z], VRS 82, 140
23. OLG Köln, Beschl. v. 23.07.1991 – Ss 325/91 – VRS 82, 140; Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 2814
24. Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 2814
25. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Urt. v. 28.11.2006 – 3 A 83/04 – SVR 2007, 157
26. KG Berlin, Beschl. v. 14.04.2000 – 2 Ss 78/00 – 3 Ws (B) 155/00, 2 Ss 78/00, 3 Ws (B) 155/00 – Juris; Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 4116
27. OLG Zweibrücken, Beschl. v. 23.12.1983 – 1 Ss 263/83 – VRS 68, 68
28. Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 4116
29. Berr/Hauser/Schäpe, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 2. Auflage 2005, RN 256
30. Berr/Hauser/Schäpe, Das Recht des ruhenden Verkehrs, 2. Auflage 2005, RN 257; Huppertz, Halten-Parken-Abschleppen, 3. Auflage 2004, RN 4113 ff.
31. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 42 StVO RN 47
32. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 42 StVO RN 47
33. Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 2 StVO RN 100
34. Ein Fahrstreifen ist aber unabhängig von der Markierung durch Zeichen 340 definiert: Fahrstreifen ist der Teil der Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt (§ 7 Abs. 1 Satz 2 StVO)
35. OLG Düsseldorf, Beschl. v. 06.09.1989 – 2 Ss [OWi] 318/89 – [OWi] 93/89 II – VRS 77, 456
36. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, § 7 StVO RN8
37. Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, § 2 StVO RN 69
38. OLG Karlsruhe, Urt. v. 18.05.2012 – 9 U 128/11 – NZV 2012, 593
39. Müller in: Ferner/Bachmeier/Müller, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Auflage 2014, § 42 StVO RN 47
40. OLG Celle, Urt. v. 28.09.2006 – 14 U 80/06 – VRS 111, 413
41. LG Berlin, Urt. v. 31.07.2000 – 58 S 516/99 – Juris
42. Siehe Schubert, Straßenmarkierungen gegen den Schilderwald, VD 2009, 123 allgemein zur Problematik und zu einem Modellversuch in Hamburg