

## Gesamte Rechtsvorschrift für Bodenmarkierungsverordnung, Fassung vom 22.08.2017

### Langtitel

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen  
(Bodenmarkierungsverordnung)  
StF: BGBl. Nr. 848/1995

### Änderung

BGBl. II Nr. 370/2002

### Präambel/Promulgationsklausel

Auf Grund des § 34 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 518/1994, wird verordnet:

### Inhaltsverzeichnis

#### 1. Abschnitt: Allgemeines

- § 1 Anwendungsbereich
- § 2 Ausführung von Bodenmarkierungen
- § 3 Anforderungen an das Markierungsmaterial
- § 4 Darstellung von Bodenmarkierungen durch Straßenknöpfe

#### 2. Abschnitt: Längsmarkierungen

- § 5 Leitlinien
- § 6 Sperrlinien
- § 7 Leit- und Sperrlinien nebeneinander
- § 8 Rand- und Begrenzungslinien
- § 9 Anwendung von Sperr- und Leitlinien
- § 10 Änderung der Anzahl der Fahrstreifen
- § 11 Bodenmarkierungen vor Hindernissen
- § 12 Bodenmarkierungen auf unübersichtlichen Straßenstellen
- § 13 Bodenmarkierungen auf Radfahrstreifen

#### 3. Abschnitt: Quermarkierungen

- § 14 Haltelinien
- § 15 Ordnungslinien
- § 16 Schutzwege
- § 17 Kreuzungen von Radfahranlagen mit anderen Fahrbahnen

#### 4. Abschnitt: Sonstige Markierungen

- § 18 Regelung des Einbiegens durch Richtungspfeile
- § 19 Ausführung der Richtungspfeile
- § 20 Schriftzeichen
- § 21 Sperrflächen
- § 22 Parkflächen
- § 23 Bodenmarkierungen für Parkflächen
- § 24 Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Parkflächen für bestimmte Fahrzeuge
- § 25 Bodenmarkierungen für das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen
- § 26 Bodenmarkierungen für das Verbot des Aufstellens von Fahrzeugen
- § 27 Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Haltestellen

#### 5. Abschnitt: Schlußbestimmungen

- § 28 Übergangsbestimmungen
- § 29 Inkrafttreten

- Anlage 1 Farbwerte für Bodenmarkierungen
- Anlage 2 Bodenmarkierungen auf unübersichtlichen Straßenstellen
- Anlage 3 Kennzeichnung eines Radfahrstreifens
- Anlage 4 Richtungspfeile
- Anlage 5 Schriftzeichen
- Anlage 6 Kennzeichnung einer Behindertenparkfläche und Zickzacklinie

## Text

### 1. ABSCHNITT

#### Allgemeines

##### Anwendungsbereich

**§ 1.** (1) Diese Verordnung findet auf alle Bodenmarkierungen Anwendung, die der Straßenerhalter nach Maßgabe der Bestimmungen des § 98 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159, in der Fassung der 19. StVO-Novelle, BGBl. Nr. 518/1994, ohne behördlichen Auftrag anbringen kann oder auf behördlichen Auftrag anzubringen hat.

(2) Auf Symbole, die nicht nach den folgenden Bestimmungen zur Markierung von Straßen vorgesehen sind, wie etwa die Darstellung von Straßenverkehrszeichen, sind die Bestimmungen des § 2 Abs. 1 und 2 und § 3 Abs. 1 und 2 nicht anzuwenden.

##### Ausführung von Bodenmarkierungen

**§ 2.** (1) Bodenmarkierungen sind in weißer, blauer oder gelber Farbe durch Beschichten, durch Aufbringen von vorgefertigten Materialien, durch den Einbau von Kunst- oder Natursteinen oder von Formstücken, durch Aufbringen oder Einsetzen von Straßenknöpfen u. dgl. darzustellen. Vorübergehende Bodenmarkierungen im Sinne des § 55 Abs. 6 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle sind in gleicher Weise, jedoch in oranger Farbe darzustellen.

(2) Bodenmarkierungen sind, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, rückstrahlend auszuführen. Das ist insbesondere bei Straßen der Fall, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h befahren werden dürfen oder keine während der Dunkelheit dauernd in Betrieb stehende Straßenbeleuchtung aufweisen sowie bei der Anbringung von Schutzwegen (§ 16), Radfahrerüberfahrten (§ 17) oder Bodenmarkierungen in Form von Straßenknöpfen (§ 4). Straßenknöpfe gelten auch als rückstrahlend, wenn sie mit Rückstrahlelementen versehen sind.

(3) Bodenmarkierungen müssen einen Reibungsbeiwert haben, der annähernd dem der betreffenden Fahrbahn entspricht. Das gilt nicht für die Darstellung von Bodenmarkierungen durch Straßenknöpfe (§ 4).

##### Anforderungen an das Markierungsmaterial

**§ 3.** (1) Die Farbtöne der Oberfläche des für Bodenmarkierungen verwendeten Materials müssen in trockenem Zustand in der Normfarbtafel der Internationalen Beleuchtungskommission (Commission Internationale d'Eclairage – CIE) für das 2 Grad-Normvalenzsystem innerhalb der Farbbereiche liegen, die durch die in der Tabelle in **Anlage 1** angegebenen Koordinaten bestimmt sind. Die Leuchtdichtefaktoren des verwendeten Materials müssen den in der Tabelle der in Anlage 1 angeführten Mindestwerten entsprechen. Die Messung hat bei einer Beleuchtung mit Normlichtart D 65 unter einem Lichteinfallswinkel von 45 Grad und bei Beobachtung in Richtung der Flächennormalen zu erfolgen. Bei vorgeschriebener Anbringung von rückstrahlenden Bodenmarkierungen müssen die Rückstrahlwerte des verwendeten Materials dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen.

(2) Die Pigmente des für Bodenmarkierungen verwendeten Materials müssen lichtecht sein. Die Farbart des Materials darf sich nach dem Aufbringen auf die Straße nur in einem solchen Ausmaß verändern, daß sie noch deutlich als weiß, blau, gelb oder orange erkennbar ist. Auch bei künstlichem farblosem Licht müssen die Markierungsfarben jeweils deutlich als weiß, blau, gelb oder orange erkennbar sein. Die Rückstrahlwerte dürfen sich bei vorgeschriebener Verwendung von rückstrahlendem Material nach dem Aufbringen auf die Straße nur in einem solchen Ausmaß verändern, daß die für die Verkehrssicherheit erforderliche Rückstrahlwirkung gegeben ist.

(3) Das für Bodenmarkierungen verwendete Material darf keine Stoffe enthalten, die sich auf den Straßenbelag nachteilig auswirken. Es muß außerdem eine für eine den Umständen entsprechende Dauer ausreichende Deckfähigkeit aufweisen und umweltverträglich sein.

#### **Darstellung von Bodenmarkierungen durch Straßenknöpfe**

§ 4. (1) Straßenknöpfe sind Fahrstreifenbegrenzer und Markierungsknöpfe. Fahrstreifenbegrenzer sind Straßenknöpfe, die mindestens 20 cm von der Fahrbahnoberfläche aufragen. Teile von Straßenknöpfen, die mehr als 2,5 cm von der Fahrbahnoberfläche aufragen, müssen elastisch sein.

(2) Die Darstellung von Bodenmarkierungen durch Straßenknöpfe ist für die Darstellung von vorübergehenden Bodenmarkierungen im Sinne des § 55 Abs. 6 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle gestattet, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Im übrigen ist sie nur zulässig, wenn andere Mittel dafür insbesondere auf Grund der Beschaffenheit der Straße weniger geeignet sind.

(3) Straßenknöpfe sind zur Darstellung von Bodenmarkierungen in Abständen anzubringen, die den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügen und den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsverhältnissen entsprechen. Fahrstreifenbegrenzer dürfen jedoch höchstens in einem Abstand von 20 m, Markierungsknöpfe höchstens in einem Abstand von 2 m, im Falle der Darstellung einer Randlinie höchstens in einem Abstand von 10 m angebracht werden. Die Art und Bedeutung der dargestellten Bodenmarkierung muß jeweils klar erkennbar sein. Leitlinien (§ 5) oder Begrenzungslinien (§ 8 Abs. 3), die durch Straßenknöpfe dargestellt werden sollen, dürfen nur durch Markierungsknöpfe dargestellt werden. Die Darstellung einer doppelten Sperrlinie als vorübergehende Bodenmarkierung kann durch eine Reihe von Fahrstreifenbegrenzern erfolgen.

## **2. ABSCHNITT**

### **Längsmarkierungen**

#### **Leitlinien**

§ 5. (1) Leitlinien sind unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe. Auf Autobahnen und Autostraßen hat die Breite der Leitlinien mindestens 15 cm, die Länge des Striches 6 m sowie die Länge der Unterbrechung 12 m zu betragen. Auf Autostraßen ohne baulich getrennte Richtungsfahrbahnen kann die Breite von Leitlinien auch bis auf 10 cm herabgesetzt werden, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird; die Länge der Unterbrechung einer Leitlinie kann in diesem Fall 9 m betragen. Auf allen übrigen Freilandstraßen hat die Breite der Leitlinie mindestens 10 cm, die Länge des Striches 6 m sowie die Länge der Unterbrechung 9 m zu betragen. In Ortsgebieten und vor Kreuzungen hat die Länge des Striches sowie der Unterbrechung einer Leitlinie je 3 m zu betragen.

(2) Eine Warnlinie ist eine Leitlinie, die anzubringen ist, wenn die Verkehrsteilnehmer darauf hingewiesen werden sollen, daß auf Grund bestimmter Umstände erhöhte Vorsicht geboten ist. Die Länge des Striches einer Warnlinie hat 6 m und die Länge der Unterbrechung 1,5 m zu betragen. In Ortsgebieten, und wenn es die örtlichen Gegebenheiten erfordern, auch außerhalb von Ortsgebieten, kann die Länge des Striches sowie die Länge der Unterbrechung einer Warnlinie auch je 1,5 m betragen.

#### **Sperrlinien**

§ 6. (1) Sperrlinien sind nicht unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe, die zur Abgrenzung von für den fließenden Verkehr bestimmten Verkehrsflächen untereinander dienen. Sie müssen eine Breite von mindestens 10 cm, auf Autobahnen und Autostraßen eine Breite von mindestens 15 cm haben. Auf Autostraßen ohne baulich getrennte Richtungsfahrbahnen kann die Breite auch bis auf 10 cm herabgesetzt werden, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

(2) Doppelte Sperrlinien sind mit einer Strich- und Zwischenraumbreite von mindestens je 10 cm auszuführen. Auf Autobahnen hat die Strichbreite mindestens 15 cm sowie die Zwischenraumbreite mindestens 10 cm zu betragen. Auf Autostraßen ohne baulich getrennte Richtungsfahrbahnen kann die Strichbreite auch bis auf 10 cm herabgesetzt werden, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

#### **Leit- und Sperrlinien nebeneinander**

§ 7. Wenn neben einer Sperrlinie eine Leitlinie angeordnet ist, sind diese Linien mit den gleichen Strich- und Zwischenraumbreiten wie die doppelten Sperrlinien (§ 6 Abs. 2) auszuführen. Die Länge des Striches und die Länge der Unterbrechung einer neben einer Sperrlinie angebrachten Leitlinie hat je 3 m zu betragen. In Ortsgebieten kann dieses Maß, wenn es die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse erfordern, auf je 1,5 m herabgesetzt werden.

### Rand- und Begrenzungslinien

§ 8. (1) Randlinien sind nicht unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe, die den Rand der Fahrbahn anzeigen. Sie müssen eine Breite von mindestens 10 cm, auf Autobahnen und Autostraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen eine Breite von mindestens 15 cm haben.

(2) Im Bereich von Straßenabschnitten, in denen vorübergehende Bodenmarkierungen im Sinne des § 55 Abs. 6 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle angebracht werden, ist eine hinreichende Kennzeichnung des Fahrbahnrandes mit sonstigen Einrichtungen zur Leitung und Sicherung des Verkehrs dem Vorhandensein einer Randlinie gleichzuhalten.

(3) Begrenzungslinien sind unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe, die die Fahrbahn oder den allein für den fließenden Verkehr bestimmten Teil der Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen abgrenzen. Sie müssen eine Breite von mindestens 10 cm, auf Autobahnen und Autostraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen eine Breite von mindestens 15 cm haben. Auf Autobahnen und Autostraßen hat die Länge des Striches 4 m sowie die Länge der Unterbrechung 2 m zu betragen. Auf den übrigen Straßen hat die Länge des Striches 2 m sowie die Länge der Unterbrechung 1 m zu betragen.

### Anwendung von Sperr- und Leitlinien

§ 9. (1) Fahrstreifen, die mit einer Sperrlinie gegen andere Fahrstreifen abgegrenzt werden, müssen eine verbleibende Breite haben, die dem auf ihnen zulässigen Fahrzeugverkehr das problemlose Befahren ohne Überfahren der Sperrlinie erlaubt. Diese Breite beträgt zumindest für den äußerst rechten Fahrstreifen einer Fahrtrichtung 2,9 m. Wenn es die Verkehrsverhältnisse erlauben und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, kann dieser Wert im unbedingt notwendigen Ausmaß unterschritten werden. Fahrstreifen, die mit einer Leitlinie gegen andere Fahrstreifen abgegrenzt werden, müssen eine verbleibende Breite haben, die dem auf ihnen zulässigen Fahrzeugverkehr ein Befahren erlaubt, das ein Überfahren der Leitlinie in der Regel nicht erwarten läßt. Diese Breite beträgt zumindest für den äußerst rechten Fahrstreifen einer Fahrtrichtung 2,6 m. Wenn es die Verkehrsverhältnisse erlauben und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, kann dieser Wert im notwendigen Ausmaß unterschritten werden. Im Bereich von Kurven müssen die nach Aufbringung von Sperr- oder Leitlinien verbleibenden Fahrstreifenbreiten jeweils den Anforderungen der Verkehrssicherheit, den örtlichen Gegebenheiten sowie den Verkehrsverhältnissen entsprechend größer bemessen sein. Dabei hat die Verbreiterung des bogeninnenseitig gelegenen Fahrstreifens im Verhältnis zu jener des bogenaußenseitig gelegenen Fahrstreifens zuzunehmen.

(2) Die Länge einer Sperrlinie hat auf Freilandstraßen grundsätzlich mindestens 50 m zu betragen. Wenn die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse eine andere Regelung erfordern und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, kann diese Länge im erforderlichen Ausmaß unterschritten werden. Im übrigen ist die Länge der Sperrlinie den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Erweist sich auf Freilandstraßen die Anbringung von Sperrlinien in einem Abstand von weniger als 150 m als erforderlich, so ist die Sperrlinie durchgehend auszuführen, sofern sich aus Abs. 3 nichts anderes ergibt.

(3) Wenn es die Verkehrsverhältnisse oder die örtlichen Gegebenheiten erfordern und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, können Sperrlinien auf den hierfür in Betracht kommenden Straßenabschnitten auf eine unbedingt erforderliche Länge durch Warnlinien ersetzt werden. Insbesondere können auch in Fällen, in denen einerseits gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung Sperrlinien anzubringen wären, die Anbringung zugleich jedoch auf Grund der zu geringen verbleibenden Fahrstreifenbreite gemäß Abs. 1 untersagt ist, die Sperrlinien durch Warnlinien ersetzt werden. Wenn es den Anforderungen der Verkehrssicherheit eher entspricht, sowie jedenfalls in Fällen, in denen auf Grund der zu geringen verbleibenden Fahrstreifenbreite gemäß Abs. 1 auch die Anbringung einer Warnlinie untersagt ist, sind keine die Fahrstreifen untereinander begrenzenden Längsmarkierungen anzubringen.

(4) Vor jeder Sperrlinie ist eine Warnlinie (§ 5 Abs. 2) in einer den örtlichen Gegebenheiten und den Verkehrsverhältnissen entsprechenden, in der Regel jedoch aus zehn Einzelstrichen bestehenden Länge anzubringen. Dies gilt nicht für Bereiche, in denen eine Sperrlinie in eine Randlinie übergeht sowie für Sperrlinien, mit denen ein Radfahrstreifen abgegrenzt wird (§ 13 Abs. 1).

(5) Werden auf Straßen mit Gegenverkehr vier oder mehr Fahrstreifen durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet, so sind die in entgegengesetzten Richtungen zu benützenden Fahrstreifen durch doppelte Sperrlinien voneinander zu trennen, sofern die Abgrenzung nicht durch bauliche Einrichtungen erfolgt. Zur Abgrenzung von in derselben Richtung zu benützenden Fahrstreifen sind grundsätzlich Leitlinien anzuwenden. Diese Bestimmungen gelten nicht, wenn eine Straße nur im Bereich vor Kreuzungen vier oder mehr Fahrstreifen aufweist.

### Änderung der Anzahl der Fahrstreifen

§ 10. (1) Auf Freilandstraßen darf bei Änderung der Anzahl der Fahrstreifen die Abweichung der Markierungslinien von der vorherigen Richtung grundsätzlich höchstens 1 : 20 betragen. Bei Kennzeichnung von Rechtsabbiegespuren kann die Abweichung, wenn es die örtlichen Gegebenheiten erfordern und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, auf höchstens 1 : 10 vergrößert werden. In Ortsgebieten ist die Richtungsänderung der Markierungslinien den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Den Sperrlinien im Bereich der Richtungsänderung sind, bezogen auf die Verkehrsrichtung, für die sie gelten, Sperrlinien in einer § 9 Abs. 2 entsprechenden Länge voranzusetzen. Im Bereich von Rechtsabbiegespuren können diese, wenn es die örtlichen Gegebenheiten erfordern und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, auch ganz entfallen.

(2) Zur Trennung von Fahrstreifen mit entgegengesetzter Fahrtrichtung sind im Bereich des Überganges auf weniger Fahrstreifen Sperrlinien anzubringen.

### Bodenmarkierungen vor Hindernissen

§ 11. (1) An Hindernissen auf der Fahrbahn ist der Verkehr, wenn die örtlichen Gegebenheiten keine andere Regelung erfordern, entweder durch eine Sperrlinie in einem Mindestabstand von 15 cm vom Hindernis oder durch eine den örtlichen Gegebenheiten entsprechende Sperrfläche (§ 21) vorbeizuleiten. Die Abweichung der Sperrlinie von der vorherigen Richtung darf auf Freilandstraßen höchstens 1 : 10 betragen; in Ortsgebieten ist die Richtungsänderung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Der Sperrlinie und der Sperrfläche sind, bezogen auf die Verkehrsrichtung, für die sie gelten, Sperrlinien in einer § 9 Abs. 2 entsprechenden Länge voranzusetzen. Zur Trennung von Fahrstreifen mit entgegengesetzter Fahrtrichtung sind im Bereich des Hindernisses Sperrlinien anzubringen.

(2) An Hindernissen am Fahrbahnrand ist der Verkehr, wenn die örtlichen Gegebenheiten keine andere Regelung erfordern, entweder durch eine Randlinie in einem Mindestabstand von 15 cm vom Hindernis oder durch eine den örtlichen Gegebenheiten entsprechende Sperrfläche (§ 21) vorbeizuleiten. Die Abweichung der Randlinie von der vorherigen Richtung darf höchstens 1 : 10 betragen.

### Bodenmarkierungen auf unübersichtlichen Straßenstellen

§ 12. (1) Werden auf Straßen mit Gegenverkehr in Bereichen ungenügender Sicht (auf Kuppen, in Kurven u. dgl.) Fahrstreifen durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet, sind Sperrlinien anzubringen, sofern sich aus § 9 Abs. 3 nichts anderes ergibt. Auf die Markierung von Straßen mit vier oder mehr Fahrstreifen sind die Bestimmungen des § 9 Abs. 5 anzuwenden.

(2) Bereiche ungenügender Sicht liegen dann vor, wenn die tatsächliche Sichtweite geringer ist als die aus Gründen der Sicherheit zu verlangende Mindestsichtweite. Die Mindestsichtweite „s min“ ist gleich der Summe der Anhaltewege zweier einander begegnender Fahrzeuge. Sie beträgt bei einer Geschwindigkeit jeden Fahrzeuges von

30 km/h .....	40 m,
40 km/h .....	60 m,
50 km/h .....	85 m,
60 km/h .....	115 m,
70 km/h .....	150 m,
80 km/h .....	190 m,
90 km/h .....	230 m,
100 km/h .....	280 m,
110 km/h .....	335 m,
120 km/h .....	390 m,
130 km/h .....	450 m.

(3) Der Ermittlung der Anhaltewege ist die in den betreffenden Straßenabschnitten für Personenkraftwagen zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde zu legen.

(4) Auf Straßenkuppen ist unter Sichtweite der Abstand, bei dem ein 1,2 m hoher Gegenstand auf der Fahrbahn von einem 1 m hohen Punkt über der Fahrbahn erstmalig wahrgenommen werden kann (mittlere Augenhöhe eines Kraftfahrzeuglenkers), zu verstehen. Bei Straßenkurven ist diese Sichtweite im Abstand einer Fahrstreifenbreite vom bogeninnenseitigen Rand der Fahrbahn zu ermitteln.

(5) Die Sichtweite ist dann zu gering, wenn die oben angeführten Mindestsichtweiten unterschritten werden. Ergibt sich bei der Ermittlung der anzubringenden Sperrlinie eine Länge zwischen 20 m und 50

m, so ist die Sperrlinie jedenfalls auf 50 m zu verlängern. Sofern die örtlichen Gegebenheiten keine andere Regelung erfordern, hat die Verlängerung entgegen der Bewegungsrichtung zu erfolgen. Bei einem Ermittlungsergebnis von weniger als 20 m ist keine Sperrlinie anzubringen.

(6) Bodenmarkierungen auf unübersichtlichen Straßenstellen sind, wenn die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse keine andere Regelung erfordern, grundsätzlich unter Beachtung der in **Anlage 2** angeführten Beispiele auszuführen.

### **Bodenmarkierungen auf Radfahrstreifen**

**§ 13.** (1) Ein Radfahrstreifen ist durch eine Sperrlinie gegen den benachbarten Fahrstreifen abzugrenzen.

(2) Wenn es die Verkehrsverhältnisse oder die örtlichen Gegebenheiten erfordern, kann an hiefür in Betracht kommenden Stellen oder im Bereich bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte entweder die Sperrlinie durch eine Warnlinie unterbrochen oder statt einer Sperrlinie überhaupt eine Warnlinie angebracht werden (Mehrzweckstreifen, § 2 Abs. 1 Z 7a StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle).

(3) Der Beginn und der Verlauf eines Radfahrstreifens sind durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen entsprechend der Abbildung in **Anlage 3** zu kennzeichnen. Die Abstände der einzelnen Fahrradsymbole haben den örtlichen Gegebenheiten, den Verkehrsverhältnissen sowie den Anforderungen der Verkehrssicherheit zu entsprechen. Das Ende eines Radfahrstreifens ist durch die Schriftzeichenmarkierung „Ende“ (§ 20) anzuzeigen.

## **3. ABSCHNITT**

### **Quermarkierungen**

#### **Haltlinien**

**§ 14.** (1) Haltlinien sind nicht unterbrochene Quermarkierungen in weißer Farbe. Sie müssen eine Breite von mindestens 50 cm haben.

(2) Haltlinien sind nur auf dem Teil der Fahrbahn anzubringen, für den die Haltlinie maßgebend ist. Haltlinien vor geregelten Kreuzungen sind an jener Stelle anzubringen, an der Fahrzeuglenker bei einem Arm- oder Lichtzeichen, das als Zeichen für „Halt“ gilt (§§ 37 und 38 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle), nach Maßgabe der örtlichen Gegebenheiten anzuhalten haben. Haltlinien vor Kreuzungen, an denen das Zeichen „Halt“ (§ 52 Z 24 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle) angebracht ist, sind an jener Stelle anzubringen, von der aus die erforderlichen Sichtweiten gegeben sind. Die Sichtweite ist nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsverhältnissen zu bestimmen und hat auf Freilandstraßen in der Regel nach rechts 120 m und nach links 80 m zu betragen.

(3) Haltlinien sind, sofern die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse keine andere Regelung erfordern, parallel zur Achse der querenden Fahrbahn anzubringen.

(4) Wenn es die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse erfordern, kann die Haltlinie in Ortsgebieten in Verlängerung der Gehsteigkante angebracht werden, sofern die Verkehrssicherheit sowie insbesondere die Sicherheit der Fußgänger dadurch nicht beeinträchtigt wird.

#### **Ordnungslinien**

**§ 15.** (1) Ordnungslinien sind unterbrochene Quermarkierungen in weißer Farbe. Sie müssen eine Breite von 30 cm haben. Die Länge des Striches hat 60 cm, die Länge der Unterbrechung 30 cm zu betragen.

(2) Ordnungslinien sind, sofern die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse keine andere Regelung erfordern, parallel zur Achse der querenden Fahrbahn anzubringen. Sie können vor Kreuzungen, an denen das Zeichen „Vorrang geben“ (§ 52 Z 23 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle) angebracht ist, verwendet werden.

(3) Anstelle einer Ordnungslinie kann auch eine Linie bestehend aus gleichschenkeligen Dreiecken in weißer Farbe in einem Abstand von 30 cm angebracht werden. Die Länge der querenden Fahrbahn zugewandten Basis der Dreiecke hat 60 cm sowie jene der auf diese Basis bezogenen Höhe mindestens 60 cm zu betragen. Die Spitzen der Dreiecke müssen der Sicht des ankommenden Verkehrs zugewandt sein.

#### **Schutzwege**

**§ 16.** (1) Schutzwege sind in einer Breite von mindestens 3 m auszuführen. Wenn es jedoch die örtlichen Gegebenheiten erfordern, dürfen Schutzwege auch in einer geringeren Breite, jedoch nicht schmaler als 2 m, ausgeführt werden.

(2) Die einzelnen weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen in der Fahrtrichtung liegen und eine Breite von 50 cm aufweisen. Die weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen im Ausmaß ihrer Breite voneinander entfernt sein. Die Felder zwischen den weißen Längsstreifen eines Schutzweges müssen in ihrer Färbung einen ausreichenden Kontrast bilden.

(3) Außerhalb des Ortsgebietes sind auf Straßenstellen, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, vor Schutzwegen Sperrlinien anzubringen.

#### **Kreuzungen von Radfahranlagen mit anderen Fahrbahnen**

§ 17. (1) Radwege und Geh- und Radwege, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn kreuzen, sowie Radfahrstreifen, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte bevorrangte oder gleichrangige Fahrbahn kreuzen, sind im Kreuzungsbereich durch unterbrochene Linien zu begrenzen, die so anzuordnen sind, daß die volle Breite der entsprechenden Radfahranlage erhalten bleibt (Radfahrerüberfahrt). Diese Linien bestehen aus quadratischen Feldern und ebensolchen Unterbrechungen mit einer Seitenlänge von je 50 cm, wobei die Felder in weißer Farbe auszuführen sind. Im Falle von schrägen Überfahrten können statt der Quadrate auch Parallelogramme aufgebracht werden.

(2) Wenn neben einer Radfahrerüberfahrt ein Schutzweg markiert ist, kann jene Linie der Radfahrerüberfahrt, die auf der dem Schutzweg zugewandten Seite verlaufen würde, entfallen.

(3) Außerhalb des Ortsgebietes dürfen auf Straßenstellen, die mit mehr als 50 km/h befahren werden dürfen, Radfahrerüberfahrtmarkierungen nur angebracht werden, wenn ihre Benützung durch Lichtzeichen geregelt ist. Auf der die entsprechende Radfahranlage kreuzenden Fahrbahn sind außerhalb und, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert, auch innerhalb des Ortsgebietes Sperrlinien anzubringen.

### **4. ABSCHNITT**

#### **Sonstige Markierungen**

##### **Regelung des Einbiegens durch Richtungspfeile**

§ 18. Ist nach Verlassen eines Fahrstreifens über eine Kreuzung oder sonstige Verkehrsfläche in einer bestimmten Richtung weiterzufahren, so ist dies durch entsprechende Richtungspfeile anzuordnen. Die durch Richtungspfeile gekennzeichneten Fahrstreifen sind in einem den örtlichen Gegebenheiten und den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Bereich durch Sperrlinien zu trennen, sofern sich aus § 9 Abs. 3 nichts anderes ergibt.

##### **Ausführung der Richtungspfeile**

§ 19. (1) Richtungspfeile sind in weißer Farbe entsprechend **Anlage 4** mit einer Länge von 5 m oder 3 m auszuführen. Auf Autobahnen dürfen Richtungspfeile auch mit einer Länge von 10 m sowie, wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, in einer Länge von 20 m ausgeführt werden. In Ortsgebieten dürfen Richtungspfeile mit einer Länge von nur 2 m und auf Radfahranlagen dürfen Richtungspfeile in einer Länge von 1 m ausgeführt werden. Bei Anbringung von Pfeilen mit anderen als den in Anlage 4 vorgesehenen Längenmaßen sind insbesondere die in Längsrichtung gelegenen Maße grundsätzlich jeweils im gleichen Verhältnis zu vergrößern oder zu verkleinern.

(2) Der Abstand zwischen Fuß und Spitze jeweils aufeinanderfolgender Richtungspfeile darf nicht kleiner als eine Pfeillänge und nicht größer als sechs Pfeillängen sein. Der Abstand eines Richtungspfeiles von einer Quermarkierung soll in der Regel mindestens eine Pfeillänge betragen. Richtungspfeile sind, wenn die örtlichen Gegebenheiten keine andere Regelung erfordern, innerhalb von Fahrstreifen so anzubringen, daß die Mittellinie des geraden Pfeilschaftes in der Mitte des Fahrstreifens liegt. Reicht die Breite des Fahrstreifens für diese Anordnung nicht aus, so ist der Richtungspfeil in einer anderen den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Weise anzubringen.

(3) Darf die Fahrt nur in gerader Richtung fortgesetzt werden, so sind gerade Pfeile anzubringen. Muß nach Verlassen des Fahrstreifens in einem annähernd rechten oder kleineren Winkel nach rechts oder links eingebogen werden, so sind nur rechts oder links abgobogene Pfeile entsprechend den Abbildungen a oder e in Anlage 4 anzubringen. Darf die Fahrt nach dem Verlassen des Fahrstreifens wahlweise in der geraden Richtung über eine Kreuzung fortgesetzt oder in einem annähernd rechten oder kleineren Winkel nach rechts oder links eingebogen werden, dann sind zusammengesetzte Pfeile entsprechend den Abbildungen b oder f in Anlage 4 anzubringen. Wenn die Fahrt in eine rechts oder links schräg einmündende Straße fortgesetzt werden soll, sind schräg abgewinkelte Pfeile entsprechend den Abbildungen c oder g in Anlage 4, wenn die Fahrt wahlweise geradeaus oder schräg nach rechts oder links fortgesetzt werden kann, sind zusammengesetzte Pfeile entsprechend den Abbildungen d oder h in Anlage 4 anzubringen.

(4) In sinngemäßer Anwendung der vorstehenden Bestimmungen und der Abmessungen in Anlage 4 dürfen im Bedarfsfall auch andere Pfeilverbindungen angewendet werden.

### **Schriftzeichen**

§ 20. (1) Schriftzeichenmarkierungen dürfen nur in weißer Farbe ausgeführt werden; hiebei dürfen nur Großbuchstaben und arabische Ziffern verwendet werden. Die aus den Großbuchstaben zusammengesetzten Wörter müssen möglichst kurz und allgemein verständlich sein, wie etwa „STOP“, „BUS“, „TAXI“ und dgl.

(2) Für den ruhenden Verkehr sind die Schriftzeichen gemäß den in **Anlage 5** angegebenen Maßen auszuführen, sofern nicht die örtlichen Gegebenheiten Abweichungen erfordern. Für den sich bewegenden Verkehr sind die Schriftzeichen angepaßt an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse mit den dreifachen, fünffachen oder zehnfachen Werten der in Anlage 5 angegebenen Längenmaße auszuführen. Die Breitenmaße bleiben in der Regel unverändert. Bei Schriftzeichen auf Radfahranlagen kann von den in Anlage 5 angegebenen Maßen im notwendigen Ausmaß abgewichen werden, sofern die Längs- und Breitenmaße im gleichen Verhältnis vergrößert oder verkleinert werden. Der Abstand zwischen den einzelnen Schriftzeichen ist so zu wählen, daß für die Verkehrsteilnehmer die Lesbarkeit gewährleistet ist.

### **Sperrflächen**

§ 21. (1) Sperrflächen sind in weißer Farbe auszuführen. Sie dürfen nur durch schräge, parallele Linien (Schraffen) gekennzeichnet werden und sind mit nicht unterbrochenen Linien zu begrenzen. Die Breiten der Schraffen und der Zwischenräume zwischen den Schraffen haben in der Regel entweder 25 cm und 50 cm oder 50 cm und 200 cm zu betragen. Die Breite der Umrandung hat auf Autobahnen und Autostraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen mindestens 15 cm, im übrigen mindestens 10 cm zu betragen. Sofern die örtlichen Gegebenheiten oder die Verkehrsverhältnisse keine andere Regelung erfordern, sind die Schraffen bezogen auf eine gedachte, parallel zur Achse des angrenzenden Fahrstreifens verlaufende Linie aus der Sicht des ankommenden Verkehrs in einem Winkel von annähernd 45 Grad anzubringen.

(2) Sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird und das Markierungsbild eindeutig als Sperrfläche erkennbar bleibt, können innerhalb der Sperrfläche auch Schraffen entfallen. Soweit eine Abgrenzung durch bauliche Einrichtungen wie etwa Gehsteigkanten, gegeben ist, kann auch die Umrandung der Sperrfläche durch eine nicht unterbrochene Linie entfallen.

### **Parkflächen**

§ 22. Im Sinne der nachfolgenden Bestimmungen gelten als

1. Parkplätze: Flächen, die von den Fahrbahnen der benachbarten Straßen getrennt sind, der Aufstellung mehrerer Fahrzeuge dienen und von der benachbarten Straße unmittelbar oder durch eigene Zu- und Abfahrtswege erreichbar sind;
2. Parkstreifen: Flächen am Rand oder innerhalb der für den fließenden Verkehr bestimmten Fahrbahn einer Straße oder eines Platzes, die der Aufstellung von Fahrzeugen in einer Reihe dienen;
3. Abstellplätze: Flächen, die der Aufstellung eines einzelnen Fahrzeuges dienen;
4. Parkflächen: Parkplätze, Parkstreifen und Abstellplätze;
5. Abstellflächen: mehrere zu einer Gruppe vereinigte Abstellplätze innerhalb eines Parkplatzes oder Parkstreifens.

### **Bodenmarkierungen für Parkflächen**

§ 23. (1) Bodenmarkierungen für Parkflächen sind so auszuführen, daß die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes gewährleistet und das Zu- und Abfahren leicht möglich ist. Insbesondere ist bei der Kennzeichnung von Abstellplätzen für das Schrägparken darauf zu achten, daß das Zufahren in einem flachen Bogen möglich ist.

(2) Sofern die Bodenmarkierung für Parkplätze oder Parkstreifen nicht gemäß § 53 Abs. 1 Z 1a StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle entfallen kann, sind Abstellflächen für das Quer- und Schrägparken in einzelne Abstellplätze zu unterteilen. Wenn die einzuhaltende Aufstellungsrichtung erkennbar bleibt, können innerhalb einer umgrenzten Abstellfläche aber auch nur einzelne Abstellplätze gekennzeichnet werden oder kann deren Kennzeichnung überhaupt unterbleiben.

(3) Die Abgrenzungen von Parkflächen zu allein für den Fließverkehr bestimmten Fahrbahnteilen sind, wenn es die Verkehrsverhältnisse oder die örtlichen Gegebenheiten erfordern, in Bereichen, in denen die Zufahrt erlaubt sein soll, durch Begrenzungslinien (§ 8 Abs. 3) zu kennzeichnen. Dabei kann

zur Erzielung eines gleichmäßigen Markierungsbildes von den in § 8 Abs. 3 vorgegebenen Maßen für die Länge von Strich und Unterbrechung der Begrenzungslinie im notwendigen Ausmaß abgewichen werden.

(4) Die Abgrenzungen von Abstellflächen innerhalb von Parkflächen und deren Unterteilungen sind, sofern diese nicht schon durch bauliche Einrichtungen gegeben sind, durch Linien in weißer Farbe mit einer Mindestbreite von 10 cm zu kennzeichnen. In Bereichen, in denen diese Linien nicht überfahren werden sollen, sind sie ununterbrochen, ansonsten mit gleichmäßigen Unterbrechungen und Strichlängen auszuführen.

(5) Im Bereich einer Kurzparkzone sind die Abgrenzungen von Parkflächen zu Fahrbahnteilen, die nur für den Fließverkehr bestimmt sind, oder, wenn solche nicht gekennzeichnet werden, die Abgrenzungen von Abstellflächen innerhalb von Parkflächen und deren Unterteilungen durch entsprechende Linien in blauer Farbe zu kennzeichnen. Im Fall einer zeitlich befristeten Kurzparkzone kann eine blaue Markierung auch an der Außenseite einer weißen Markierung angebracht werden.

(6) Die den Abstellflächen eines Parkplatzes benachbarten Flächen, die der Zu- und Abfahrbewegung der Fahrzeuge dienen, müssen ausreichend bemessen sein. Beim Querparken muß dieser Abstand für Personenkraftwagen mindestens 7 m, für Omnibusse und Lastkraftwagen mindestens 15 m betragen. Beim Schrägparken unter einem Winkel von 60 Grad muß dieser Abstand für Personenkraftwagen mindestens 5 m, für Omnibusse und Lastkraftwagen mindestens 10 m, unter einem Winkel von 45 Grad für Personenkraftwagen mindestens 4 m, für Omnibusse und Lastkraftwagen mindestens 8 m betragen. Wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, können diese Maße auch im notwendigen Ausmaß unterschritten werden.

(7) Beim Längsparken muß die den Beginn oder das Ende eines Parkstreifens anzeigende Markierungslinie, gemessen in der Fahrbahnrichtung, vom nächsten Schnittpunkt der Gehsteigkanten oder vergleichbarer Einrichtungen mindestens 5 m entfernt sein. Beim Querparken und beim Schrägparken müssen die gegen die Fahrbahnmitte zu liegenden Endpunkte des Parkstreifens, gemessen in der Fahrbahnrichtung, von der verlängerten Kante des nächsten kreuzenden Gehsteiges oder einer vergleichbaren Einrichtung mindestens 10 m entfernt sein. Wenn es die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse erlauben, und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, können die genannten Abstände im notwendigen Ausmaß unterschritten werden.

#### **Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Parkflächen für bestimmte Fahrzeuge**

§ 24. Sollen Parkflächen für das Abstellen bestimmter Fahrzeuge oder Fahrzeugkategorien vorbehalten bleiben, so ist die vorgesehene Widmung der Fläche, wenn dafür nicht auf andere Weise ausreichende Vorkehrung getroffen ist, durch Markierung mit entsprechenden Worten wie „POLIZEI“, „GENDARMERIE“, „RETTUNG“, „4 TAXI“, „LKW“, „NUR PKW“, „MOTORRÄDER“ usw. oder durch Markierung entsprechender Symbole wie einem Behindertensymbol entsprechend der Abbildung a in **Anlage 6** innerhalb dieser Fläche kenntlich zu machen. Worte sind auf Parkstreifen, wenn möglich in verlängerter Ausführung und so anzubringen, daß sie von dem Lenker eines sich nähernden Fahrzeuges gelesen werden können. Wenn dies wegen zu geringer Breite des Parkstreifens nicht möglich ist sowie auch auf Parkplätzen, sind die Worte in unverlängerter Ausführung und geeigneter Größe so anzubringen, daß sie von der angrenzenden, für die Zufahrt vorgesehenen Verkehrsfläche aus lesbar sind.

#### **Bodenmarkierungen für das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen**

§ 25. Ist ein Gehsteig in seiner baulichen Anlage breiter als es der Bedarf des Fußgängerverkehrs gewöhnlich erfordert, so kann, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, ein Parkstreifen zur Gänze oder zum Teil auf einem solchen Gehsteig markiert werden. Die für den Fußgängerverkehr verbleibende Gehsteigbreite muß jedoch bei Markierungen für das Längsparken mindestens 1,5 m, bei Markierungen für das Schräg- oder Querparken mindestens 2 m betragen.

#### **Bodenmarkierungen für das Verbot des Aufstellens von Fahrzeugen**

§ 26. Flächen, auf denen nicht geparkt werden darf, sind, sofern dies durch Bodenmarkierungen kundgemacht werden soll, mit einer Zickzacklinie in gelber Farbe zu kennzeichnen. Diese Zickzacklinie ist angepaßt an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten entsprechend der Abbildung b in Anlage 6 auszuführen, wobei die Strichbreite mindestens 10 cm zu betragen hat.

#### **Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Haltestellen**

§ 27. (1) Werden Omnibus- oder Obushaltestellen durch Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet, so ist die erforderliche Fläche in der Längsrichtung durch eine Warnlinie (§ 5 Abs. 2), in der Querrichtung jeweils durch unterbrochene Linien in weißer Farbe mit einer Breite von mindestens 10 cm abzugrenzen. Innerhalb der Fläche der Haltestelle ist das Wort „BUS“ oder der Buchstabe „H“ mit

Schriftzeichen in verlängerter Ausführung gemäß § 20 so einzusetzen, daß es aus der Fahrtrichtung des Busses gelesen werden kann. Der Abstand zwischen der den Beginn oder das Ende einer Haltestelle darstellenden Markierungslinie zum nächsten Schnittpunkt der Gehsteigkanten oder vergleichbarer Einrichtungen darf nicht kleiner als 5 m sein. Wenn es die örtlichen Gegebenheiten und die Verkehrsverhältnisse erlauben, und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, kann dieser Abstand im notwendigen Ausmaß unterschritten werden.

(2) Sind für Omnibus- oder Obushaltestellen besondere bauliche Anlagen vorgesehen („Busbuchten“), so ist zwischen diesen und dem für den fließenden Verkehr bestimmten Teil der Fahrbahn eine Begrenzungslinie (§ 8 Abs. 3) anzubringen. Innerhalb einer ‚Busbucht‘ kann das Wort „BUS“ oder der Buchstabe „H“ unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Abs. 1 angebracht werden.

## **5. ABSCHNITT**

### **Schlußbestimmungen**

#### **Übergangsbestimmungen**

**§ 28.** (1) Bestehende Bodenmarkierungen, deren Ausführung zwar nicht den Bestimmungen dieser Verordnung, hingegen den Bestimmungen der Bodenmarkierungsverordnung in der bisher geltenden Fassung entspricht, sind erst bei ihrer Erneuerung, spätestens jedoch bis 31. Dezember 2003, den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechend auszuführen.

(2) Straßenknöpfe in gelber Farbe dürfen bis zum 31. Dezember 2000 zur Darstellung von vorübergehenden Bodenmarkierungen im Sinne des § 55 Abs. 6 StVO 1960 in der Fassung der 19. StVO-Novelle verwendet werden.

#### **Inkrafttreten**

**§ 29.** (1) Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 1996 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), BGBl. Nr. 226/1963, in der Fassung BGBl. Nr. 16/1977 außer Kraft.

Anlage 1**FARBWERTE FÜR BODENMARKIERUNGEN****Tabelle**

*(Anm.: Anlage 1 (Tabelle) folgt ab der nächsten Seite.*

*Die Novellierungsanweisung der Novelle BGBl. II Nr. 370/2002 konnte nicht eingearbeitet werden und lautet:*

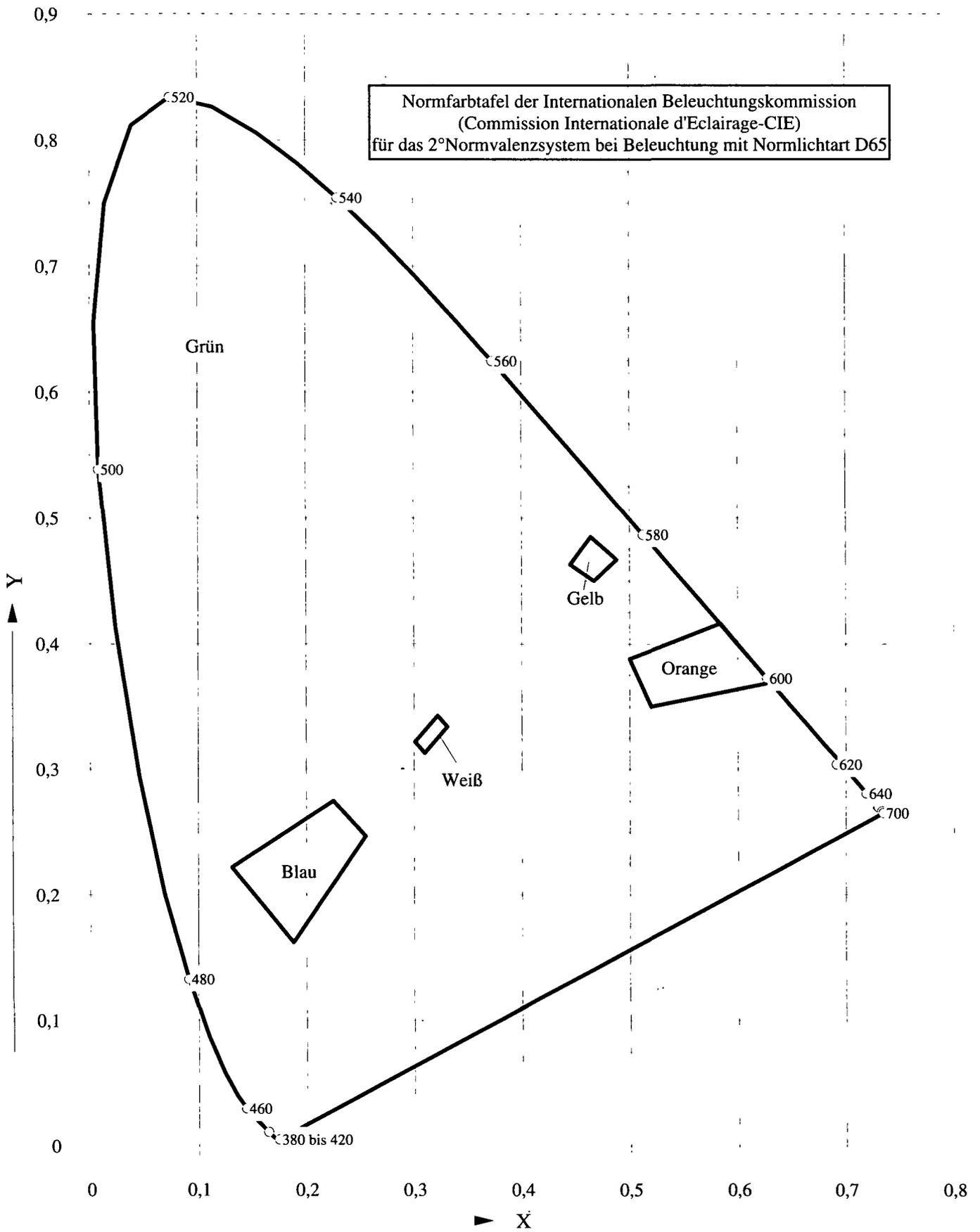
„In der Anlage 1 hat in der Rubrik Aufsichtsfarbe orange die Farbkoordinate Y in Punkt A zu lauten: „0,410“ und die Farbkoordinate X in Punkt B „0,500“ sowie die Farbkoordinate Y in Punkt B „0,360“. “)

**FARBWERTE FÜR BODENMARKIERUNGEN**

Tabelle

Aufsichts- farbe	Farbkoordinaten								Leuchtdichte- faktor	
	Punkt A		Punkt B		Punkt C		Punkt D		nicht rückstr.	rückstr.
	x	y	x	y	x	y	x	y		
weiß	0,301	0,322	0,310	0,313	0,331	0,334	0,322	0,343	0,80	0,50
gelb	0,445	0,463	0,467	0,450	0,488	0,467	0,464	0,485	0,50	0,30
blau	0,131	0,222	0,188	0,162	0,255	0,247	0,225	0,275	0,20	
orange	0,500	0,388	0,520	0,350	0,630	0,369	0,584	0,416	0,15	0,10

Farbbereiche grafisch dargestellt



**Anlage 2**

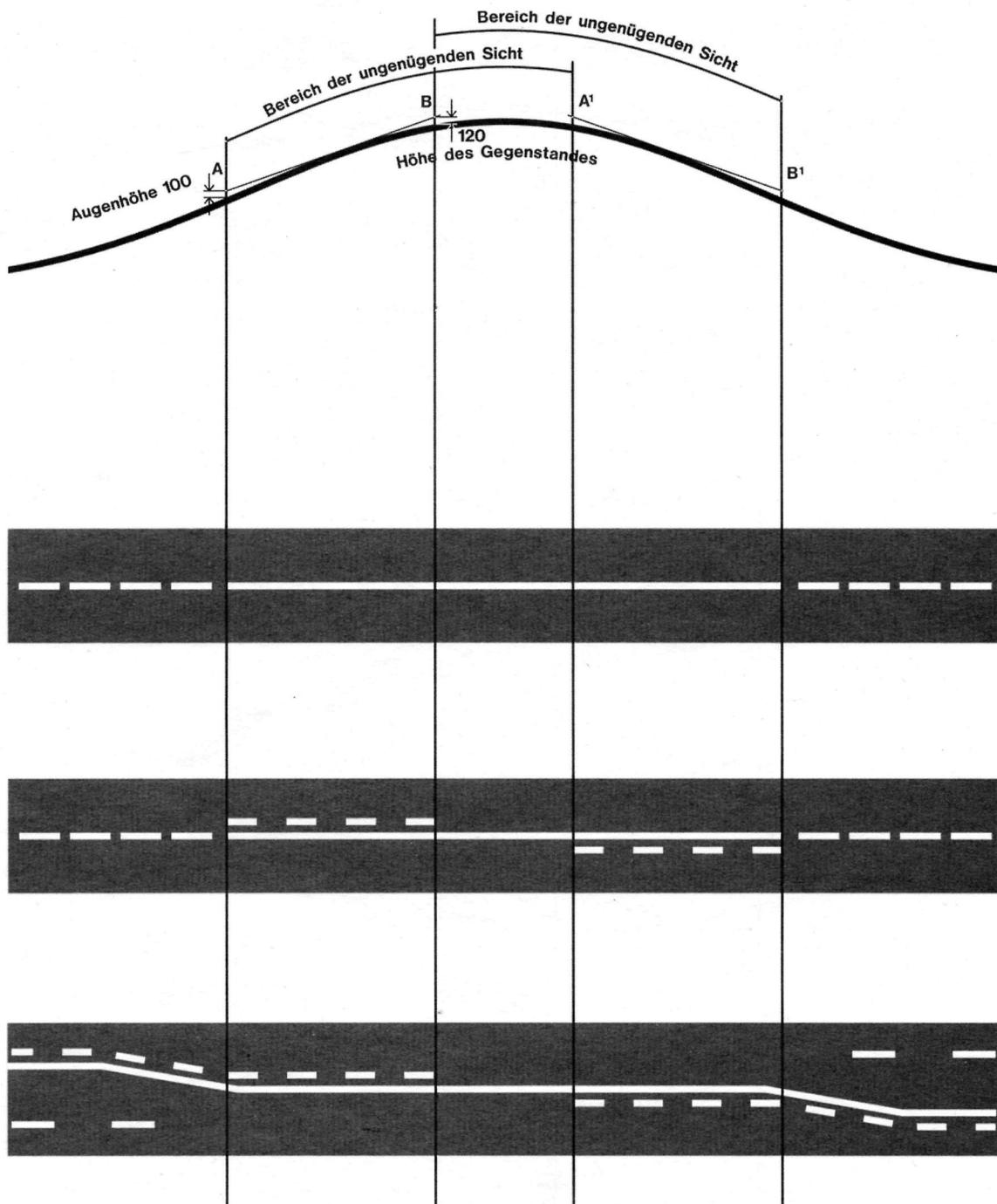
**BODENMARKIERUNGEN AUF UNÜBERSICHTLICHEN STRASSENSTELLEN**

*(Anm.: Anlage 2 folgt ab der nächsten Seite.)*

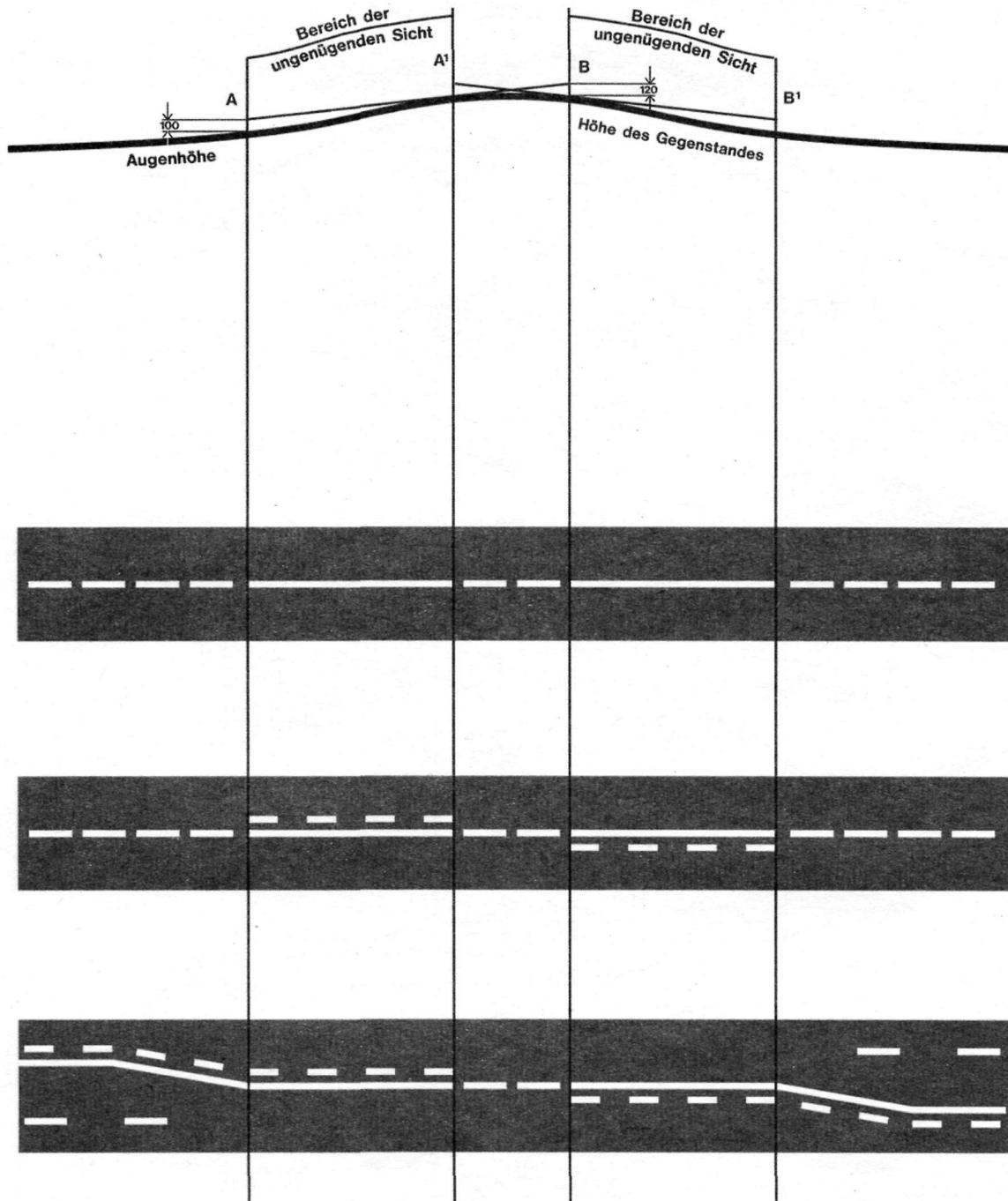
### BODENMARKIERUNGEN AUF UNÜBERSICHTLICHEN STRASSENSTELLEN

#### 1. Kuppen

a) Die Bereiche ungenügender Sicht überschneiden einander:

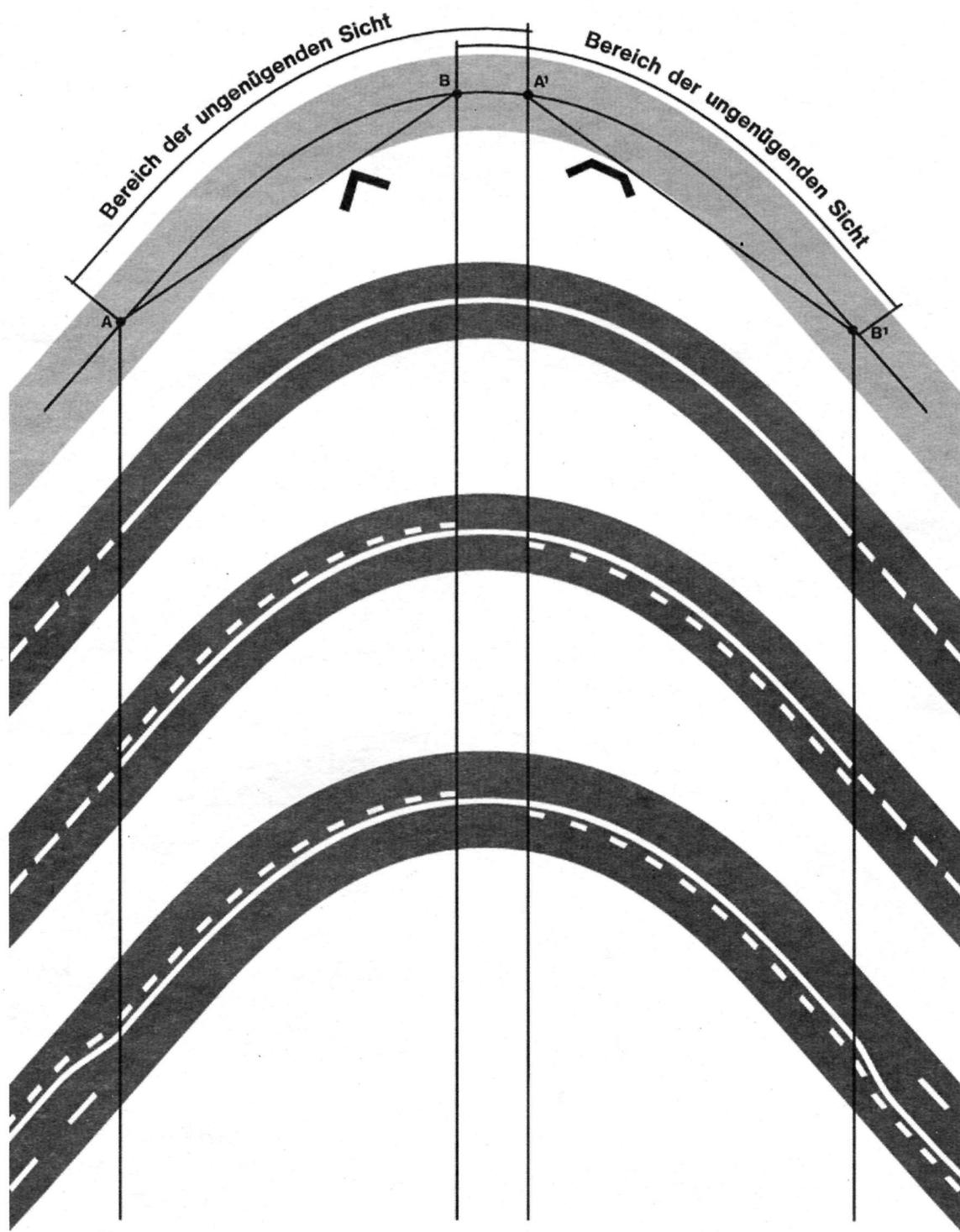


b) Die Bereiche ungenügender Sicht sind getrennt:

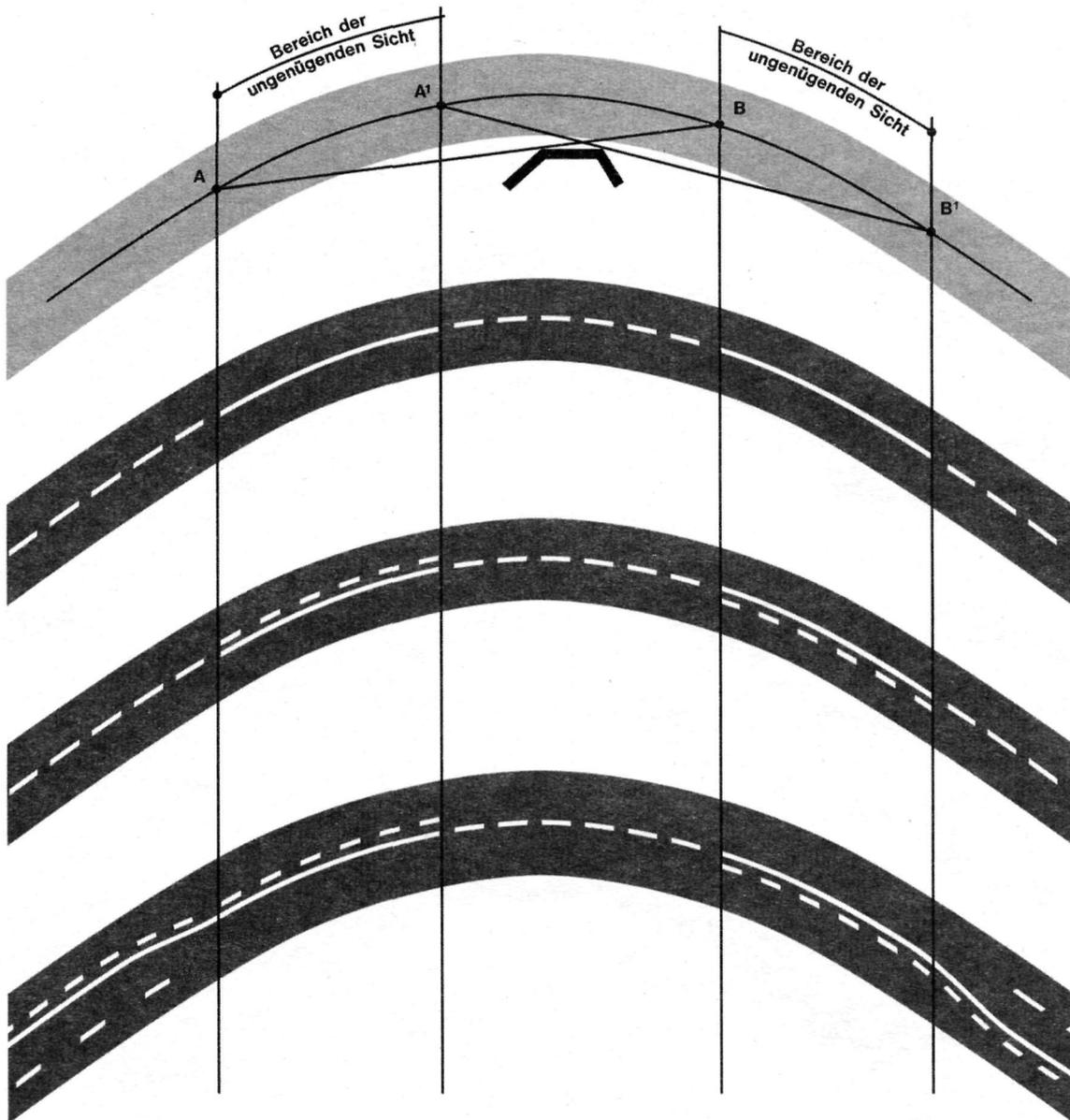


2. Kurven

a) Die Bereiche ungenügender Sicht überschneiden einander:



b) Die Bereiche ungenügender Sicht sind getrennt:

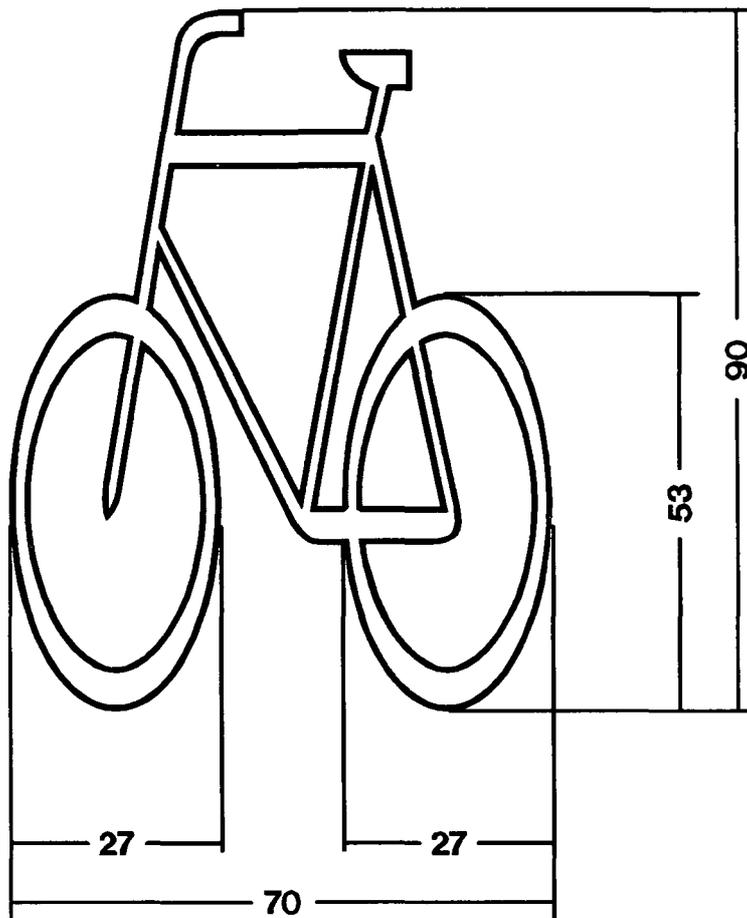


**Anlage 3**

**KENNZEICHNUNG EINES RADFAHRSTREIFENS**

*(Anm.: Anlage 3 folgt ab der nächsten Seite.)*

**KENNZEICHNUNG EINES RADFAHRSTREIFENS**



**Anlage 4**

**RICHTUNGSPFEILE**

*(Anm.: Anlage 4 folgt ab der nächsten Seite.)*

RICHTUNGSPFEILE

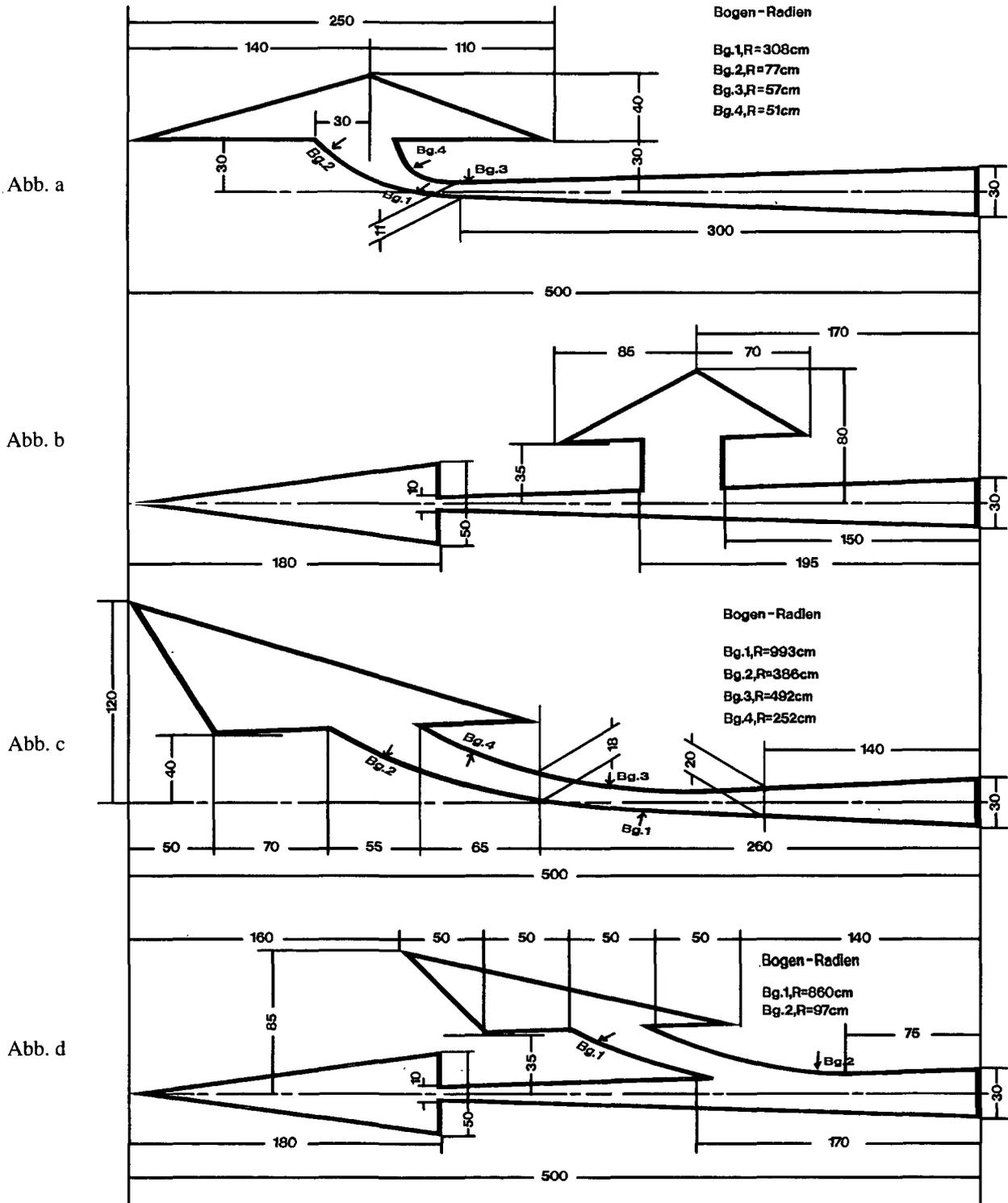


Abb. e

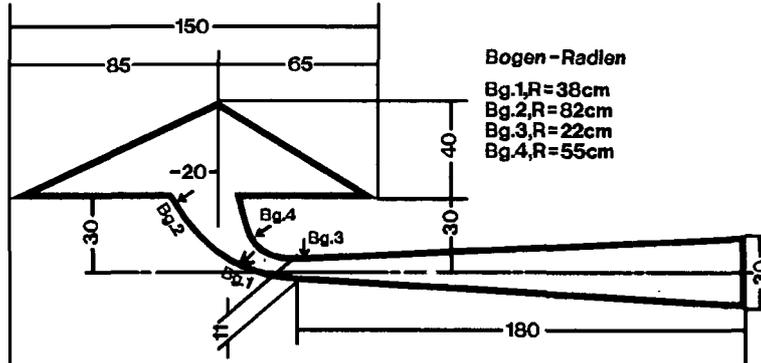


Abb. f

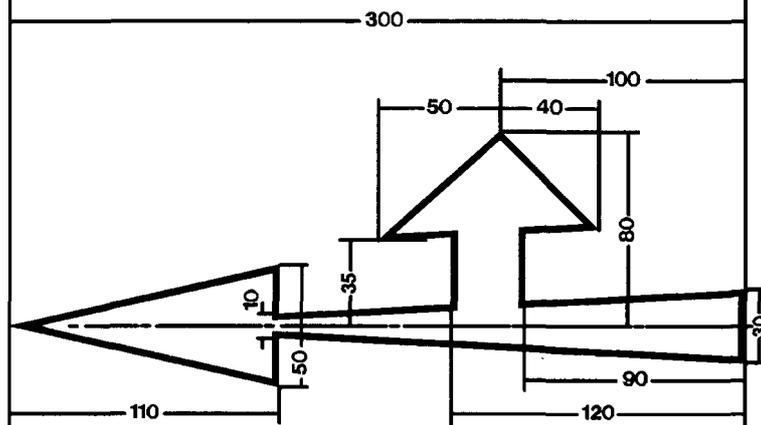


Abb. g

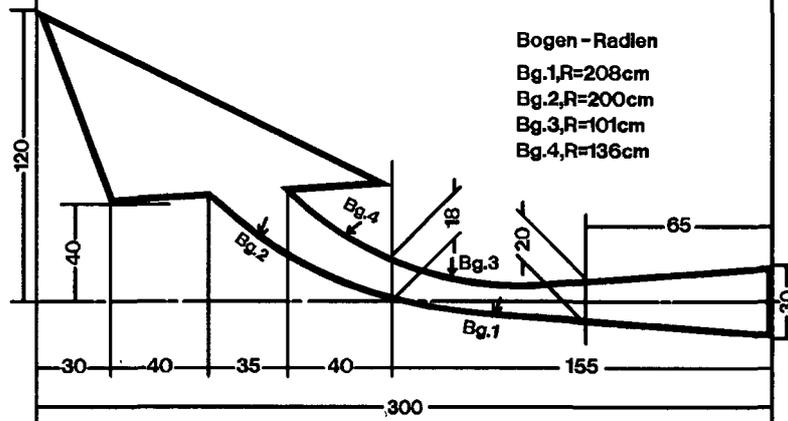
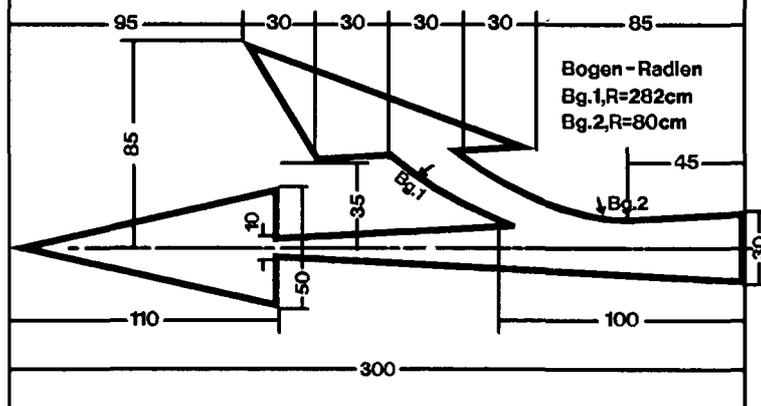


Abb. h

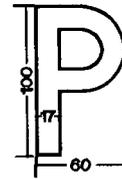
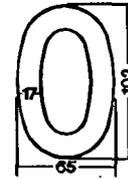
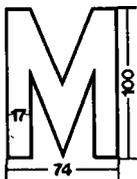
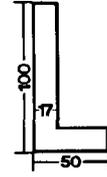
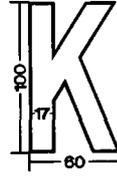
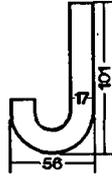
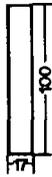
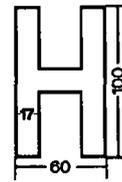
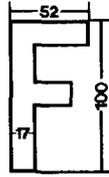
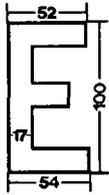
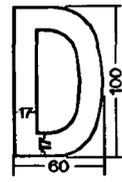
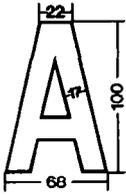


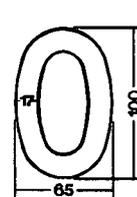
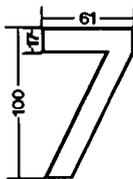
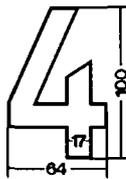
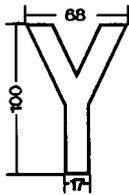
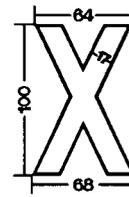
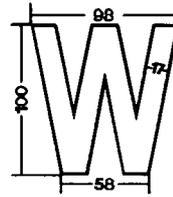
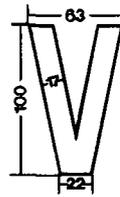
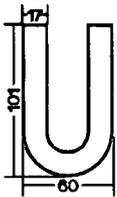
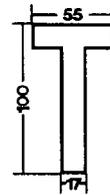
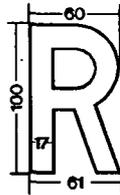
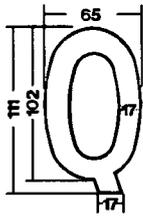
**Anlage 5**

**SCHRIFTZEICHEN**

*(Anm.: Anlage 5 folgt ab der nächsten Seite.)*

SCHRIFTZEICHEN





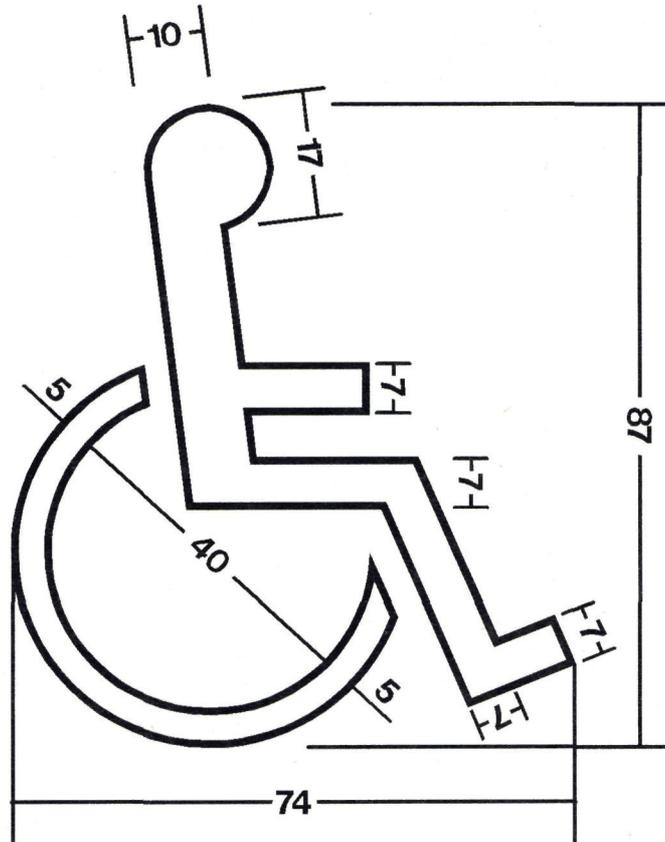
**Anlage 6**

**KENNZEICHNUNG EINER BEHINDERTENPARKFLÄCHE**

*(Anm.: Anlage 6 folgt ab der nächsten Seite.)*

**KENNZEICHNUNG EINER BEHINDERTENPARKFLÄCHE**

Abbildung a



**ZICKZACKLINIE**

Abbildung b

