

gen. Gebietsbezogene Anordnungen sind nur begrenzt in den ausdrücklich dafür vorgesehenen Fällen möglich, z. B. bei Z. 270.1, 274.1, 290.1, 325.1. Insbesondere zur Verminderung von Lärm oder Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO₂) fehlen gebietsbezogene Regelungen, die flächendeckende Fahr- und Parkverbote ermöglichen. Zudem ist das Verhältnis zu Verkehrsabgaben („Road-Pricing“ oder „City-Maut“) sowie den damit zusammenhängenden Rechtsgarantien der straßenrechtlichen Widmung weitgehend ungeklärt. Die seit 1995 eingeführte **Bundesfernstraßengebühr** (Maut) für schwere Nutzfahrzeuge erfolgt nicht aus Verkehrsgründen, sondern dient der Harmonisierung der Maut in den EU-Mitgliedstaaten (BFStrMG).⁹ Mit der Mauterhebung hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Firma Toll Collect GmbH beauftragt (§ 4 Abs. 2 ABMG). Der Firma obliegt auch die Baulastträgeraufgabe für die zur Mauterhebung von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 6 Abs. 2 ABMG). Ein eigenständiges Anordnungsrecht (wie das des Baulastträgers nach § 45 Abs. 2) hat der Betreiber aber nicht. Außerdem dürfen die zum Mautbetrieb erforderlichen Anlagen auf den Bundesfernstraßen nur im „Einvernehmen“ mit den Straßenbaubehörden der Länder errichtet werden.

2.1.1 Rechtmäßigkeit der Anordnung

Für die Rechtmäßigkeit der Beschilderung ist die Straßenverkehrsbehörde verantwortlich (BVerwG NZV 1999, 309; VRS 98, 455). Ihr Handeln wird durch die bindenden Vorgaben der StVO und der VwV-StVO sowie darauf beruhender Richtlinien bestimmt, um im gesamten Bundesgebiet einheitliche und vergleichbare Verkehrsverhältnisse zu gewährleisten (VG Hamburg NZV 2002, 534; Rebler DAR 2013, 348). Soweit ihr danach ein Ermessen zusteht, hat sie einen Beurteilungsspielraum, „ob“ (Entscheidungsmessen) und „wie“ (Auswahlermessen) eine Maßnahme anzuordnen ist. Innerhalb des Beurteilungsspielraums muss die Entscheidung nach den Grundsätzen des allgemeinen Verwaltungsrechts „pflichtgemäß“ erfolgen.¹⁰ Die Entscheidung darf weder von persönlichen Auffassungen noch von sachfremden Erwägungen getragen werden. Die Entscheidungen sind unter Beachtung der Grundsätze des Vertrauensschutzes, der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit zu treffen (Folge aus Art. 20 Abs. 3 GG, wonach die Verwaltung an Gesetz und Recht gebunden ist). Der Vorbehalt des Gesetzes (Gesetzmäßigkeit) bedeutet, dass die Verkehrs-

⁹ Das Autobahnmautgesetz (ABMG) vom 5.4.2002 (BGBl. I S. 1234) i. d. F. vom 1.2.2004 (BGBl. I S. 3122) nebst LKW-Maut-Verordnung vom 24.6.2003 (BGBl. I S. 1003) beruht auf der EU-Wegekostenrichtlinie 1999/62 EG, die es den Mitgliedstaaten gestattet, an der Länge der genutzten Strecke und den Emissionsklassen orientierte Abgaben zu erheben. Das ABMG ist ersetzt worden durch das am 19.7.2011 in Kraft getretene Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG) vom 12.7.2011 (BGBl. I S. 1387) i. d. F. vom 10.6.2015 (BGBl. I S. 922). Bei der Bestimmung der Gesamtmasse ist die Eintragung im Fahrzeugschein maßgebend, auch wenn das Fahrzeug „abgelastet“ worden ist (OVG Münster VRS 118, 61). Kostenschuldner der Mautgebühr ist der Eigentümer oder Halter des KFZ (s. a. Lüdemann NZV 2004, 381; OVG Münster DAR 2013, 98).

¹⁰ Maßnahmen der Verkehrsbehörden dürfen auch nicht allein politisch bestimmt sein, z. B. weil der Gemeinderat oder Bürgermeister eine bestimmte Entscheidung wünscht (VGH Mannheim DAR 2010, 152).

behörde nur dann in Rechte der Bürger eingreifen darf, wenn sie dazu durch ein Gesetz befugt ist (wie StVG nebst seinen Rechtsverordnungen). Die Gesetzmäßigkeit verpflichtet die Verkehrsbehörde, die Gesetze und Rechtsverordnungen auch anzuwenden und durchzusetzen. So muss die Verkehrsbehörde eingreifen, wenn angeordnete Verbote häufig missachtet werden (VG Würzburg NZV 2010, 111: Schleichverkehr über einen Feldweg). Dabei muss die Verkehrsbehörde nicht nur rechtstreu, sondern auch glaubwürdig handeln. So wären Anordnungen unzulässig, die durch rechtmäßiges Verhalten nicht befolgt werden können, z. B. zugelassenes parken auf schmalen Straßen, wenn dadurch der fließende Verkehr in den Gegenverkehr ausweichen muss (OVG Bremen VRS 66, 232). Verletzt die Straßenverkehrsbehörde ihre Regelungspflicht, haftet sie für Schäden nach § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG (s. a. Rebler DAR 2015, 285).

Der **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit** („Übermaßverbot“) erfordert, dass Maßnahmen aufgrund einer Interessen- und Rechtsgüterabwägung nicht zu Nachteilen führen dürfen, die zum erstrebten Erfolg erkennbar außer Verhältnis stehen. Der Grundsatz ist gewahrt, wenn die Maßnahme möglich und geeignet ist, den gelindesten Eingriff darstellt und nicht länger als notwendig aufrechterhalten bleibt. Möglich ist jede Maßnahme, die rechtlich zulässig und tatsächlich durchführbar ist. Geeignet ist sie dann, wenn sie der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs dient. Dabei kommt es nicht darauf an, dass Gefahren- oder Ordnungsdefizite vollständig beseitigt werden; entscheidend ist vielmehr, dass die Maßnahme objektiv geeignet ist. Die gelindeste Maßnahme wird getroffen, wenn von mehreren geeigneten Möglichkeiten diejenige gewählt wird, die sowohl den Einzelnen als auch die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt. Das Verbot des zeitlichen Übermaßes bedeutet, dass eine Maßnahme nur so lange zulässig ist, bis der Zweck erreicht ist oder sich zeigt, dass er nicht erreicht werden kann. So ist z. B. eine Lieferzone nach Z. 286 zu entfernen, wenn der Bedarf durch Wegzug von Firmen entfallen ist. Eine Signalregelung ist aufzuheben, wenn ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet wurde.

Außerdem dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wenn dies **zwingend geboten** ist, um den angestrebten Zweck zu erreichen (§ 45 Abs. 9). Das ist nur dann der Fall, wenn erstens aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt. In jedem Einzelfall ist somit eine sorgfältige Prüfung der Verkehrssituation und des Unfallrisikos erforderlich (BVerwG VerkMitt 2011 Nr. 8 = DAR 2011, 39 = NZV 2011, 156 = VRS 120, 113 = SVR 2010, 476: LKW-Überholverbot; BVerwG DAR 2011, 39; BVerwG DAR 2007, 662 = NZV 2007, 643; VG Würzburg SVR 2008, 434; VG Hamburg NZV 2002, 534; VGH München NZV 2009, 624 = VRS 117, 360 = DAR 2010, 40). Während § 39 Abs. 1 an die Verkehrsteilnehmer adressiert ist, konkretisiert § 45 Abs. 9 das Maß der erforderlichen Abwägung bei Verkehrsbeschränkungen, z. B. durch Streckenführung (Kurven, Gefälle, nicht einsehbare Stellen), Verkehrsbelastung (DTV¹¹), hohen Schwerlastanteil, hohes Unfallrisiko (BVerwG VerkMitt 2002 Nr. 8 = DAR 2001, 424 = NZV

2001, 528 = VRS 101, 472 = NJW 2001, 3139: Tempobegrenzung auf Autobahnen; VG Schleswig VerkMitt 2006 Nr. 23 und VRS 109, 202; VGH München SVR, 347: Überholverbot auf Autobahnen mit überdurchschnittlicher Verkehrsbelastung, schwieriger Streckenführung, schlechten Witterungsverhältnissen oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses). Anordnungen sind im Regelfall unzulässig, wenn Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Benutzung der Straße unter Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden selbst abwenden können, wobei auch in schwierigen Verkehrslagen eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet werden kann. Da auch Kenntnisse über besondere Verkehrsgefahren vorausgesetzt werden können, sind Verkehrszeichen entbehrlich, weil Kraftfahrer mit der erforderlichen Sorgfalt etwaige Risiken durch vorsichtiges Fahren selbst abwehren können.

Von der strengen Regelung des § 45 Abs. 9 Satz 1 sind **nur Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, tempobegrenzte Zonen** nach § 45 Abs. 1c und 1d und **Maut-Ausweichverkehre**, nicht aber Radwege, Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen oder Radfahrverbote ausgenommen. Infolgedessen darf keine Radwegebenutzungspflicht bloß wegen geringer Fahrbahnbreite angeordnet werden (BVerwG VerkMitt 2011 Nr. 14 = SVR 2011, 118 = VRS 120, 207 = DAR 2011, 277 = NZV 2011, 363 m. Anm. Kettler, Fahrbahnbreite 5,50 m; VGH Mannheim VerkMitt 2010 Nr. 52 = VRS 118, 40 = NZV 2010, 323: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht im Kreisverkehr mangels besonderer Gefahrenlage; VGH München VerkMitt 2011 Nr. 79 = DAR 2011, 426 = VRS 1022, 111 = SVR 2011, 354: Radwegebenutzungspflicht trotz geringer Radwegbreite bei gesteigerter Gefahrenlage). Gleiches gilt für Radverkehrsverbote nach Z. 254 (OLG Mannheim DAR 2011, 280; VG Saarlouis DAR 2011, 281 m. Anm. Schubert).¹³

Andererseits bleiben Verkehrsbeschränkungen durch vermeintliche „Geßlerhüte“¹⁴ auch dann verhältnismäßig, wenn sie außerhalb des eigentlichen Zweckes fortwirken sollen, z. B. zur Gewährleistung eingeschliffener Verhaltensweisen oder Vermeidung ordnungswidriger Verkehrsgewohnheiten. So dient ein Stoppschild auch nachts bei geringem Verkehr der Verkehrssicherheit, eine Ampel wirkt geschwindigkeitsmindernd. Zulässig ist es auch, die Geltungsdauer eines Haltverbots oder einer Busspur außerhalb der Betriebszeiten von Linienbussen bestehen zu lassen, wenn andernfalls zu Betriebsbeginn die Verkehrsfläche durch ständiges Abschleppen verbotswidrig parkender Fahrzeuge freigehalten werden müsste.

Zur Vermeidung von unvermeidbaren Belastungen der Bewohner an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen durch stark angestiegenen LKW-Verkehr, der aus Kostengründen **mautpflichtige Bundesfernstraßen**

12 Die vom VG Saarlouis in SVR 2011, 272 beanstandete Anordnung von Radfahrstreifen entgegen § 45 Abs. 9-Alt ist obsolet. Radfahrverbote nach Z. 254 sind nach § 45 Abs. 9 weder bei Fahrbahnbreiten von 5,50 m noch bei Verkehrsbelastungen von 4600 KFZ/Tag oder spitzwinkligem Queren von Straßenbahnhöfen gegeben (VGH Mannheim VerkMitt 2012 Nr. 10 = VRS 120, 355 = NZV 2011, 460).

13 Eine Bindung der Radwegebenutzungspflicht an § 45 Abs. 9 wäre für den Bau außerörtlicher Radwege in den Ländern problematisch, weil Radwegbauprogramme meist nur finanziell gefördert werden, wenn sie einer Benutzungspflicht unterworfen werden. Andererseits darf die Benutzungspflicht nicht allein deshalb angeordnet werden, um die finanzielle Förderung zu sichern.

14 In Schillers „Wilhelm Tell“ die Verbeugung vor dem auf der Stange aufgesteckten Hut als reinem Machtsymbol des Landvogts Geßler.

umfahrt, können Verbote durch Z. 253 nebst der Zusatzzeichen-Kombination „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ auch dann angeordnet werden, wenn weder Lärm- noch Abgasgrenzwerte weitergehende Verbote rechtfertigen. Hierbei genügt eine über das übliche Maß hinausgehende Störung des Verkehrsablaufs, eine Erhöhung des Unfallrisikos oder Belästigung der Wohnbevölkerung durch den mautpflichtigen Ausweichverkehr (§ 45 Abs. 9). Zu berücksichtigen sind dabei aber auch die wirtschaftlichen Belastungen der Transportunternehmen (BVerwG VerkMitt 2012 Nr. 50 = DAR 2012, 412 = NZV 2012, 355 = VRS 122, 302). Regionaltransporte im Umkreis von 75 km und Andienungsverkehre zu Grundstücken sind nach Anl. 2 i. d. Nr. 30.1 zu § 41 ausgenommen. Die Verkehrsbehörden müssen zuvor für die in Betracht kommenden Straßen notwendige Verkehrsstrukturdaten erheben, Verkehrsbeobachtungen durchführen und die Interessen der Bewohner mit der Verkehrsbedeutung der Straße im Einzelfall abwägen. Durch das 3. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 10.6.2015 (BGBl. I S. 922) sind nicht nur Autobahnen, sondern auch weitgehend die Bundesstraßen in die Mautpflicht eingebunden worden, so dass kaum noch Bedarf für eine Umleitungsbeschilderung bestehen wird. Unzulässig wäre es aber, Verkehrsverbote allein mit dem Ziel anzuordnen, das Mautaufkommen zu erhöhen.

Sichert die Straßenverkehrsbehörde die Anordnung von Verkehrszeichen zu, z. B. Tempobegrenzung zum Lärmschutz, ist sie nach § 38 VwVfG an die Zusage gebunden. Nur bei wesentlicher Änderung der Sach- und Rechtslage entfällt die Verbindlichkeit (BVerwG VRS 89, 391).

Bestimmte Anordnungen der Verkehrsbehörde erfordern als formelle Voraussetzung das **Einvernehmen** mit der Gemeinde. Vorgesehen ist dies bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen, Fußgänger- und verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo 30-Zonen, beim Lärm- und Abgasschutz für die Bevölkerung, zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowie bei der Übertragung von Veranstaltungen nach § 29 Abs. 2 auf die Gemeinde (§ 45 Abs. 1b, 1c und 5). Die Gemeinden erhalten dadurch einen ihres spezifischen Interessen entsprechenden Gestaltungsspielraum bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen. Ohne förmliche Zustimmung der Gemeinde wären Anordnungen rechtswidrig (BVerwG NZV 1994, 493).

Werden die Grenzen des Ermessens nicht eingehalten (z. B. Ermessensüberschreitung, Ermessensmissbrauch, Ermessensmangel), liegt ein **Ermessensfehlergebrauch** vor (§ 114 VwGO). Die Entscheidung ist dann **rechtswidrig** und kann, sofern sie von der Verkehrsbehörde nicht selbst geändert wird, durch Widerspruch und Klage beim Verwaltungsgericht angefochten werden (§ 113 VwGO). Dass Anordnungen von einer Vielzahl Betroffener angefochten werden können, liegt in der Natur der Massenverwaltungsakte begründet und hat mit sog. „Popularklagen“ nichts zu tun (VG Schleswig-Holstein VerkMitt 2007 Nr. 44 = NZV 2007, 270). Ebenso ist unerheblich, ob der Betroffene nachhaltig oder wiederkehrend von dem angeordneten Verkehrszeichen beeinträchtigt wird. Als Verwaltungsakte beginnt die Anfechtungsfrist (§ 58 Abs. 2 VwGO: 1 Jahr) erst dann, wenn sich der Verkehrsteilnehmer erstmals dem Verkehrszeichen oder der Verkehrseinrichtung gegenüberstellt, nicht bereits, wenn sie für jedermann erkennbar aufgestellt sind (BVerwG NZV 2004, 541; VGH Kassel VerkMitt 2009 Nr. 72). Außerdem können rechtswidrige Anordnungen Ersatzansprüche der Betroffenen gegen die Verwaltung auslösen. Anordnungen, deren Rechtswidrigkeit sich später herausstellt, sind aber zunächst gültig und müssen bis zu ihrer Auf-

hebung beachtet werden; Verstöße begründen Ordnungswidrigkeiten (Kc NZV 1990, 441; VGH München VRS 82, 388).

2.1.2 Schilderhäufung

Zur Vermeidung einer „Inflation“ der Verkehrsschilder und damit einhergehend einer nachlassenden Beachtung allgemeiner Verkehrsregeln bedingt § 45 Abs. 9 den Grundsatz der sparsamen Verwendung von Verkehrszeichen. Nach verkehrspsychologischen Erkenntnissen können i. d. R. nur etwa drei Schilder gleichzeitig erfasst werden. Eine Häufung der Schilder mag zwar „beeindrucken“ und möglicherweise zu einer etwas vorsichtigeren Fahrweise führen; der Inhalt eines solchen „Schilderwäldchens“ kann jedoch nicht mehr erfasst werden. Die Durchforstung von Schilderhäufungen und ständige Überprüfung auf ihre Notwendigkeit ist eine vordringliche Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden. Das gilt auch für Verkehrszeichen, die nur zu ganz bestimmten Zeiten ihre Berechtigung haben, z. B. zum Schulbeginn. Hier muss die Straßenverkehrsbehörde durch Wechselverkehrszeichen, Zusatzzeichen oder Abschaltung der LZA die Regelungen auf die tatsächlich notwendigen Betriebszeiten beschränken.

Die Akzeptanz und Eindeutigkeit von Verkehrsregeln sind Grundvoraussetzungen für die Sicherheit des Straßenverkehrs. Der Schwerpunkt liegt bei den allgemeinen Verkehrsregeln, dem Straßenraum als dafür primäre Informationsquelle und der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer. Daher ist es geboten, über die „Grundausstattung“ einer Straße hinaus den Verkehrsteilnehmern nur dort, wo es zwingend ist, weitergehende Informationen durch Verkehrszeichen zukommen zu lassen, und eine Reizüberflutung durch eine Beschränkung auf das Wesentliche zu vermeiden. Hinsichtlich des (oft verkehrspolitisch geforderten) Abbaues von Verkehrszeichen ist allerdings zu beachten, dass hinter jedem Verkehrszeichen an einem konkreten Aufstellort eine Begründung steht, die eine bestimmte Rechtsituation dokumentiert. Das Wegnehmen von Verkehrszeichen schafft in vielen Fällen eine neue Rechtsituation mit möglicherweise negativen Auswirkungen andernorts. Indem aber von den Verkehrsteilnehmern mehr Eigenverantwortung eingefordert wird, ist die Lichtung der Schilderwälder für die Sicherheit und Ordnung des massenhaften Straßenverkehrs zielführender als nur punktuell wirksame Verkehrszeichenregelungen. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass die baulichen und gestalterischen Merkmale des Straßenraums als primäre Informationsgrundlage für die Verkehrsteilnehmer an Bedeutung gewinnen werden. Zu bedenken ist deshalb auch, dass Verkehrszeichen nicht oder allenfalls nur vorübergehend zum Ausgleich von baulichen Problemen dienen dürfen. Außerdem erfordert die Abordnung von Verkehrszeichen meist den gleichen Überprüfungsaufwand für die Verkehrsbehörde wie bei der Anordnung. Insoweit muss bei der Durchforstung des Schilderwaldes nicht nur der Aufwand zur Entfernung des Schildes, sondern auch der Personalaufwand der Verkehrsbehörde mit in die Betrachtung einbezogen werden.

2.1.3 Planfeststellungsverfahren

Anordnungsbedürfnisse für Verkehrszeichen und -einrichtungen können sich auch in einem Planfeststellungsverfahren ergeben, z. B. Anordnung von Signalanlagen bei der Planfeststellung für einen Straßenbahnbau. Das Planfeststellungsverfahren entfaltet dabei eine **Konzentrationswirkung** in der Weise, dass alle für das Vorhaben notwendigen öffentlich-rechtlichen

Entscheidungen in der Planfeststellung zusammengefasst werden (BVerwG NVwZ 1985, 414). So kann auch die Verkehrsbehörde ihre Zuständigkeit für die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen an die Planfeststellungsbehörde „verlieren“. Sie wirkt zwar im Planfeststellungsverfahren mit, ihre Maßnahmen werden jedoch durch die Planfeststellungsbehörde festgeschrieben. Die Planfeststellungsbehörde muss sich dabei an die sich aus § 45, der VwV-StVO zu § 45 oder aus Richtlinien ergebenden materiellen Voraussetzungen halten. Sie kann jedoch den Ermessensspielraum im Sinne des Planvorhabens ausgestalten, selbst wenn die Straßenverkehrsbehörde dem widersprechen sollte. Abweichungen von den materiellen Voraussetzungen des § 45 können zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen.

2.1.4 Verkehrsschau

Um ein einheitliches Erscheinungsbild und eine einheitliche Anordnungspraxis zu gewährleisten, sind alle zwei Jahre Verkehrsschauen durch die Straßenverkehrsbehörden durchzuführen (Rn. 57 VwV-StVO zu § 45 Abs. 3). An den Verkehrsschauen sollen sich Polizei, Straßenbaubehörden, öffentliche Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände u. a. beteiligen. Außerdem sollen von Zeit zu Zeit (z. B. im Fünfjahreszeitraum) Landesverkehrsschauen durchgeführt werden, um den Bedürfnissen der überörtlichen Verkehrsregelung Rechnung zu tragen. Verkehrsschauen in der Form eines Qualitätsmanagements sind allerdings recht aufwendig. Dort, wo sich Verkehrsbehörden und Verkehrspolizei mit ingenieurtechnischem und verkehrsrechtlichem Sachverstand dauernd (und nicht nur gelegentlich) um die Verkehrsregelung in ihrem Bereich kümmern, kann mit Zustimmung der höheren oder obersten Landesbehörde auf solche Veranstaltungen verzichtet werden, z. B. bei großstädtischen Verkehrsbehörden.

2.1.5 Ausführung und Kostentragung

Verkehrsbehördliche Anordnungen ergehen nach Durchführung des Anhörverfahrens (Rn. 1 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e) schriftlich unter Hinweis auf die Rechtsgrundlage nebst den (meist) dazu erforderlichen Verkehrszeichenplänen.¹⁵ Die Ausführung und Kostentragungspflicht für Verkehrszeichen und -einrichtungen wird durch § 5b StVG i. V. m. § 45 Abs. 5 bestimmt. Grundsätzlich ist hierzu der jeweilige Baulastträger verpflichtet; das ist für gewidmetes Straßenland die Straßenbaubehörde, für Privatstraßen der Eigentümer, für Bahnübergänge der Unternehmer der Schienenbahn, für Haltestellen der Betreiber des Linienverkehrs, für Baustellen der Bauunternehmer, für Tankstellen und Rastanlagen der Inhaber, für Mautanlagen der beauftragte Betreiber. Zu den Straßenunterhaltungskosten gehören auch Verkehrszählungen, Lärm- und Abgasgutachten. Bei Lichtzeichenanlagen gehört die Signalplanung durch Festlegung der Phasenfolgen zu den Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 3, die Programmierung der Anlage aber zu den Ausführungsaufgaben der Straßenbaubehörde nach § 5b Abs. 1 StGB (OBG Münster VRS 121, 252). Die Kosten für touristische Beschilderungen trägt nach § 51

¹⁵ Wegen der Ausführung wird auf den verkehrstechnischen Kommentar „Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ (HAV), Kirschbaum Verlag Bonn, verwiesen.