

2. in Tanks beförderte Güter:
- der Gruppen F, TF oder TFC der Klasse 2,
 - der Verpackungsgruppen I und II der Klasse 3,
 - der Klasse 4.2,
 - mit der UN-Nummer 2426 der Klasse 5.1,
 - der Klasse 5.2,
 - mit den UN-Nummern 1092, 1098, 1143, 1163, 1182, 1185, 1238, 1239, 1244, 1251, 1259, 1613, 1695, 1994, 2334, 2382, 2407, 2438, 2480, 2482, 2484, 2485, 2606, 2929, 3279, 3294 der Klasse 6.1,
 - mit den UN-Nummern 2401, 2734 und 2920 der Verpackungsgruppe I der Klasse 8.»

Art. 4 - Der Ministerielle Erlass vom 15. Mai 1996 zur Bestimmung der in Artikel 48bis 2 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung erwähnten gefährlichen Güter wird aufgehoben.

Art. 5 - Vorliegender Erlass tritt am 31. März 2003 in Kraft, mit Ausnahme von Artikel 3, der am 1. Januar 2003 in Kraft tritt.

Brüssel, den 23. Dezember 2002

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Der Minister der Wirtschaft und der Wissenschaftlichen Forschung
Ch. PICQUE

Der Minister des Innern
A. DUQUESNE

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 25 mars 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
A. DUQUESNE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 25 maart 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. DUQUESNE

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

F. 2003 — 4067

[C — 2003/00681]

8 SEPTEMBRE 2003. — Arrêté royal établissant la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 31 décembre 1983 de réformes institutionnelles pour la Communauté germanophone, notamment l'article 76, § 1^{er}, 1^o, et § 3, remplacé par la loi du 18 juillet 1990;

Vu le projet de traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, établi par le Service central de traduction allemande du Commissariat d'arrondissement adjoint à Malmedy;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le texte annexé au présent arrêté constitue la traduction officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

Art. 2. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 8 septembre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
P. DEWAEL

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

N. 2003 — 4067

[C — 2003/00681]

8 SEPTEMBER 2003. — Koninklijk besluit tot vaststelling van de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 31 december 1983 tot hervorming der instellingen voor de Duitstalige Gemeenschap, inzonderheid op artikel 76, § 1, 1^o, en § 3, vervangen bij de wet van 18 juli 1990;

Gelet op het ontwerp van officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling van het Adjunct-arrondissementscommissariaat in Malmedy;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De bij dit besluit gevoegde tekst is de officiële Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 4 april 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Art. 2. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 8 september 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
P. DEWAEL

Annexe — Bijlage

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

4. APRIL 2003 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung

BERICHT AN DEN KÖNIG

Sire,

mit dem Königlichen Erlass, den ich mir erlaube, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, wird bezweckt, die Aufteilung der öffentlichen Straße durch die Einführung eines neuen Konzepts, das heißt eines «Straßenkodex» innerhalb der Straßenverkehrsordnung, grundlegend zu verändern. Die Mentalität und das Verhalten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sollen dahin gehend geändert werden, dass eine ausgewogene Aufteilung der öffentlichen Straße gewährleistet wird. Durch diesen neuen Kodex wird ein besserer Schutz und eine höhere Verkehrssicherheit für die so genannten schwächeren Verkehrsteilnehmer erreicht.

Die öffentliche Straße wird nicht mehr nur eine reine Verkehrsfunktion haben und der neue Kodex wird sowohl dem Platz, den Rechten und den Pflichten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer auf der öffentlichen Straße als auch einer besonderen Voraussetzung zu Gunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer mehr Rechnung tragen.

Der Titel des Königlichen Erlasses ist durch die Einfügung der Wörter «und die Benutzung der öffentlichen Straße» abgeändert worden, wodurch die erweiterte Tragweite der Abänderungen zum Ausdruck kommt.

Mit dem Entwurf sollen im Wesentlichen ein besseres Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Kategorien von Verkehrsteilnehmern gewährleistet und durch die Einführung neuer Konzepte, durch die Erweiterung der bestehenden Definitionen und durch bessere, der Umgebung angepasste Verkehrs- und Fortbewegungsregeln eine größere Verkehrssicherheit für die schwachen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

Generell wird im gesamten Erlass vom 1. Dezember 1975 der Begriff «Behinderte» durch den respektvolleren Begriff «Personen mit Behinderung» ersetzt.

Gutachten des Staatsrates

Der Staatsrat ist in seinem Gutachten Nr. 35145/4 vom 26. März 2003 der Ansicht, dass durch Artikel 1 der koordinierten Gesetze über die Straßenverkehrspolizei dem König die Befugnis übertragen wird, die allgemeinen Verordnungen in Sachen Straßenverkehrspolizei für Fußgänger, Beförderungsmittel zu Lande, Tiere sowie schienengebundene Beförderungsmittel, die die öffentliche Straße benutzen, zu erlassen.

Der Hohe Rat ist der Auffassung, dass dieses Gesetz den König nicht ermächtigt, die Benutzung der öffentlichen Straße zu regeln.

Nach Ansicht des Staatsrates: ja, was die Regelung des Straßenverkehrs betrifft; nein, was die Benutzung der öffentlichen Straße betrifft!

Beide Konzepte sind nun aber eng miteinander verbunden und beeinflussen einander.

Der Straßenverkehr stellt eine Benutzung der öffentlichen Straße dar. In unseren Augen ist diese Aussage zu einschränkend, wenn man bedenkt, dass die Organisation des Straßenverkehrs bisher hauptsächlich auf den Verkehr der Motorfahrzeuge ausgerichtet war.

Die Wörter «Benutzung der öffentlichen Straße», wie sie im Titel des Königlichen Erlasses verwendet werden, müssen selbstverständlich in den Kontext der gesetzlichen Ermächtigung gestellt werden.

Man verstehe nicht falsch: Dieser Zusatz bleibt ganz im Rahmen und in der Philosophie des Ermächtigungsgesetzes und die abgeänderten Bestimmungen weichen nicht davon ab; was der Staatsrat übrigens unterstreicht. Außerdem muss darauf hingewiesen werden, dass die Regionalregierungen, die an zahlreichen Versammlungen zu dem Entwurf eng beteiligt waren, nie eine solche Bemerkung gemacht haben.

Durch Hinzufügung der Wörter «und die Benutzung der öffentlichen Straße» will man auf einfache, aber fundamentale Weise daran erinnern und hervorheben, dass alle Verkehrsteilnehmer, und insbesondere die schwächsten unter ihnen, ihren Platz auf der öffentlichen Straße haben.

Untersuchung der Artikel

Durch Artikel 1 wird der Titel des Königlichen Erlasses ergänzt, indem der Begriff der «Benutzung der öffentlichen Straße» eingeführt wird. Die öffentliche Straße wird nicht mehr nur eine reine Verkehrsfunktion haben. Das Wort «Benutzung» wird in einem breiten Kontext der multifunktionalen Verwendung gesehen. Durch diese Beifügung wird der Anwendungsbereich der Ordnung, indem er erweitert wird, abgeändert.

Im Klartext heißt das, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlicher Fortbewegungsart die öffentliche Straße gemeinsam benutzen können. Die «fahrenden» Verkehrsteilnehmer haben sich dementsprechend zu verhalten.

In Artikel 2 wird die Tragweite des Anwendungsbereichs des Erlasses neu definiert und der Begriff der Benutzung der öffentlichen Straße eingeführt.

Durch Artikel 3 wird Artikel 2 des aktuellen Textes abgeändert, indem die Definition des Begriffs «Platz» abgeändert wird und neue Definitionen wie die der Begegnungszone, der Straße, des Kreisverkehrs, des Bürgersteigs, des ebenerdigen oder erhöhten Seitenstreifens, des Trennstreifens, des Verkehrsteilnehmers, des Fußgängers und der Rollschuh- und Tretrollerfahrer eingeführt werden.

Diese Definitionen schaffen einen neuen Bezugsrahmen und sorgen konkret für eine erhöhte Benutzerfreundlichkeit und eine ausgewogenere Aufteilung der öffentlichen Straße.

— Art. 2.10: Der Begriff «Platz» wird neu definiert: In der neuen Definition wird das Nebeneinander der Verkehrs-, Aufenthalts- und Parkfunktion hervorgehoben. Dadurch verändern sich die Verhaltensregeln der sich dort fortbewegenden Verkehrsteilnehmer.

— Art. 2.15.2: In dieser Definition wird eine neue Kategorie Fortbewegungsmittel mit besonderem Statut eingeführt, nämlich Rollschuhe und Tretroller.

Mit dieser Einführung soll der Unsicherheit in Bezug auf den Platz dieser Verkehrsteilnehmer ein Ende gesetzt werden. Dadurch, dass sie automatisch den Fußgängern gleichgestellt wurden, waren sie früher verpflichtet, immer den Bürgersteig zu benutzen, manchmal zum Nachteil der Sicherheit der Fußgänger.

Es sei darauf hingewiesen, dass in der Schweiz eine ähnliche Regelung besteht.

— Art. 2.32: Beim Begriff «Begegnungszone» handelt es sich um eine neue Definition. Neben den «verkehrsberuhigten Bereichen», gibt es nämlich Bereiche, die durch eine Geschäfts-, Handwerks-, Tourismusfunktion oder durch andere Funktionen gekennzeichnet sind.

Hierbei kann hervorgehoben werden, dass solche Begegnungszonen in den Regelungen der Schweiz und der Niederlande bestehen.

— Art. 2.38: Der Begriff «Straße» ist in die derzeitige Ordnung eingeführt worden, um den Besonderheiten der öffentlichen Straßen in geschlossenen Ortschaften, in 30-Zonen oder in verkehrsberuhigten Bereichen, wo es viele nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gibt, Rechnung zu tragen.

Die Begriffe «Kreisverkehr», «Bürgersteig», «ebenerdiger Seitenstreifen», «erhöhter Seitenstreifen», «Leitinsel», «Trennstreifen», «Verkehrsteilnehmer» und «Fußgänger» sind jeweils in den Artikeln 2.39 bis 2.46 definiert worden, um ihre Bedeutung und die Tragweite des durch die Einfügung dieser Begriffe entstehenden Textes zu verdeutlichen.

Die Rechtsprechung hatte die Unsicherheit, die dadurch entstanden war, dass es für den Begriff «Ortsverkehr» keine Definition gab, beseitigen müssen, indem sie sich ihre eigene Definition geschaffen hatte, bei der Dritten das Parken dort erlaubt wurde.

Durch die Einführung der Definition für «außer Ortsverkehr oder örtliche Versorgung» in Artikel 2.47 ist diese Lücke geschlossen worden, indem die Kategorien von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern bestimmt worden sind, die dort Zugang haben.

Durch Artikel 4 ist die neue Bezeichnung der Polizeidienste eingeführt worden.

Durch Artikel 5 wird Titel II, der die «Verkehrsregeln» festlegte, abgeändert; der neue Titel lautet nun: «Regeln für die Benutzung der öffentlichen Straße». Der allgemeine Rahmen des Königlichen Erlasses wird somit erweitert.

Die allgemeine Philosophie des Textes besteht darin, zu einem anderen Verhalten anzuleiten und jeden Verkehrsteilnehmer aus einem anderen Blickwinkel auf seine Verantwortlichkeit hinzuweisen.

Dieser neue Titel stellt den Kern der Reform dar, da durch ihn insbesondere die gemeinsame Benutzung des öffentlichen Raumes und die Verantwortlichkeit des Stärkeren dem Schwächsten gegenüber zum Ausdruck gebracht werden.

Durch Artikel 6 des Entwurfs wird der alte Artikel 7 ersetzt, dessen Titel wie folgt abgeändert wird: «Allgemeine Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer»

Durch den neuen Artikel 7.1 des Erlasses wird allen Verkehrsteilnehmern eine sichere gemeinsame Benutzung der öffentlichen Straße zugesichert.

Artikel 6 des Entwurfs (mit dem Artikel 7 des Erlasses abgeändert wird) stellt einen der Ecksteine des Abänderungserlasses dar, da er den allgemeinen Grundsatz der Vorsicht, vor allem Radfahrern und Fußgängern gegenüber, insbesondere wenn es sich um Kinder, Betagte und Personen mit Behinderung handelt, einführt.

Die Formulierung ähnelt sehr den Bestimmungen von 40.2 und 40ter. Hier handelt es sich jedoch um allgemeine Verhaltensregeln, während es im anderen Fall um Regeln geht, die sich explizit auf Fußgänger und Radfahrer beziehen.

Die Tatsache, dass es sich hier teilweise um eine Wiederholung handelt, macht deutlich, welche Bedeutung diesen Grundsätzen beigemessen wird. Diese Grundsätze bilden den Kern des vorliegenden Erlasses.

Derselbe Grundsatz ist selbstverständlich auch auf andere Kategorien von motorisierten Fahrzeugen anwendbar. Zu nennen wäre da beispielsweise die besondere Verpflichtung für Führer von Schwerlastfahrzeugen, sich Führern von motorisierten Zweirädern gegenüber vorsichtig zu verhalten.

In den Punkten 7.2, 7.3 und 7.4 desselben Artikels werden die Pflichten der Benutzer der öffentlichen Straße festgelegt. So werden die Verkehrsteilnehmer dazu angehalten, sich gegenseitig weder zu behindern noch zu gefährden. Hiermit soll auch die Aufmerksamkeit gelenkt werden auf das aggressive Verhalten im Straßenverkehr.

Es treten in der Tat immer häufiger Fälle auf, wo Verkehrsteilnehmer entweder aus Unachtsamkeit anderen gegenüber oder mit Absicht andere Verkehrsteilnehmer behindern oder gefährden.

Durch Artikel 7 des Entwurfs wird Artikel 8 des Erlasses ergänzt, indem Folgendes vorgesehen wird:

— In Artikel 8.5 wird vorgesehen, dass der Führer das Fahrzeug nicht verlassen darf, ohne die nötigen Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung jeglichen Unfalls und jeglicher missbräuchlichen Benutzung getroffen zu haben.

— In Artikel 8.6 wird einerseits das Verbot vorgesehen, den Motor im Leerlauf wiederholt zu beschleunigen, und andererseits die Vorschrift, den Motor bei haltendem Fahrzeug nicht laufen zu lassen, außer bei Notwendigkeit.

Unter Notwendigkeit versteht man:

- bei Rot halten,
- in einer Fahrzeugreihe halten,
- ein haltendes Taxi,
- das Starten von Schwerfahrzeugen (die Zeit, die notwendig ist, um die verschiedenen Systeme in Gang zu setzen),
- mechanische Probleme.

Diese Maßnahme ist fester Bestandteil der Verhaltens- und Umgangsregeln.

Durch Artikel 8 des Entwurfs wird Artikel 9 des Erlasses abgeändert, indem - einerseits den drei- und vierrädrigen Fahrzeugen ohne Motor, deren Breite, Ladung einbegriffen, weniger als 1 Meter beträgt, erlaubt wird, ebenfalls den Radweg zu benutzen,

— und andererseits präzisiert wird, dass in einem Kreisverkehr der Führer nicht so weit wie möglich den rechten Rand der Fahrbahn einhalten muss, außer wenn ihm ein Teil der öffentlichen Straße vorbehalten ist. Er darf die Fahrspur benutzen, die seiner Bestimmung am besten entspricht.

Was den Kreisverkehr betrifft, wird darüber hinaus in Artikel 14 [*sic, zu lesen ist: Artikel 13*] des Entwurfs, durch den Artikel 19 des Erlasses ergänzt wird, bestimmt, dass das Einfahren in einen Kreisverkehr eine Richtungsänderung darstellt, bei der die Fahrtrichtungsanzeiger nicht benutzt werden müssen.

Durch Artikel 9 des Entwurfs wird Artikel 10.1 Nr. 1 des Erlasses abgeändert, so dass in Sachen Geschwindigkeit jeder Führer seine Geschwindigkeit entsprechend der Ortsbeschaffenheit, den Hindernissen vor Ort, der Verkehrsdichte, dem Vorhandensein anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer, der Sichtweite, dem Zustand der Straße, dem Zustand und der Ladung des Fahrzeugs so anpassen muss, dass sie weder eine Unfallursache noch eine Verkehrsbehinderung sein kann.

Diese Ergänzung stellt eine direkte Anwendung des Grundsatzes der Benutzerfreundlichkeit und der ausgewogenen Aufteilung der öffentlichen Straße dar, indem jeder Führer verpflichtet wird, auf die anderen Verkehrsteilnehmer zu achten und insbesondere auf die schwachen Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen.

Durch Artikel 10 des Entwurfs wird Artikel 12 abgeändert:

— In Artikel 12.1 wird in Zusammenhang mit den Vorfahrtsregeln vorgesehen, dass jeder Verkehrsteilnehmer Schienenfahrzeugen die Vorfahrt gewähren muss; zu diesem Zweck muss er sich so schnell wie möglich vom Schienenweg entfernen.

In diesem Kontext wird an die absolute Vorfahrt der Schienenfahrzeuge erinnert.

In Artikel 11 des Entwurfs wird bestimmt, dass Artikel 16.8 aufgehoben wird.

In dieser Bestimmung wurden die Bedingungen für das Überholen eines Fahrzeugs, das sich einem Fußgängerüberweg oder einem Überweg für Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen nähert, festgelegt.

Diese Fahrbewegung durfte nur mit ausreichend herabgesetzter Geschwindigkeit erfolgen, damit der Führer vor einem sich auf dem Überweg befindenden Verkehrsteilnehmer anhalten konnte.

Jedoch haben sich unter solchen Umständen schwere Unfälle ereignet, so dass diese Überholmöglichkeit gestrichen worden ist.

Durch Artikel 12 des Entwurfs wird Artikel 17.2 Nr. 5 wie folgt abgeändert:

— 17.2 Das linksseitige Überholen eines Gespanns oder eines Fahrzeugs mit mehr als zwei Rädern ist untersagt:

5. wenn der zu überholende Führer vor einem Fußgängerüberweg oder Überweg für Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen anhält oder sich diesem nähert.

Diese Abänderung bildet das Gegenstück zur Aufhebung von Artikel 16.8 und beruht auf denselben Gründen.

Die Aufhebung von Artikel 16.8 und die Ergänzung von Artikel 17.2 Nr. 5 ergänzen einander, was das Verbot betrifft, ein Fahrzeug zu überholen, das sich einem Fußgängerüberweg nähert.

Ein Überholverbot kurz vor einem Fußgängerüberweg ist gerechtfertigt, wenn das Überholmanöver nicht beendet werden kann, bevor das überholende Fahrzeug den Überweg erreicht.

In diesem Artikel 17 wird eine Nummer 6 in Zusammenhang mit dem Überholverbot bei Regen für Fahrzeuge von mehr als 7,5 Tonnen eingefügt. Diese Bestimmung gilt nicht für das Überholen von Fahrzeugen, die eine den langsamen Fahrzeugen vorbehaltene Fahrspur benutzen, oder für das Überholen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen.

Durch Artikel 13 wird Artikel 19.2 Nr. 1 wie folgt ergänzt: Das Einfahren in einen Kreisverkehr wird als eine Richtungsänderung angesehen, bei der die Fahrtrichtungsanzeiger nicht benutzt werden müssen. Dagegen stellt das Verlassen eines Kreisverkehrs eine Richtungsänderung dar, bei der die Fahrtrichtungsanzeiger wohl benutzt werden müssen.

Durch Artikel 14 des Entwurfs wird Artikel 21.4 Nr. 3 des Erlasses ergänzt, indem Folgendes hinzugefügt wird: «oder entgegen der Fahrtrichtung zu fahren».

In Artikel 21 des Erlasses, der vom Verkehr auf Autobahnen handelt, stellt das Hinzufügen des Verbots, entgegen der Fahrtrichtung zu fahren, in Punkt 4 Nr. 3 dieses Artikels zwar eine Selbstverständlichkeit dar; jedoch war es angebracht, dies zu präzisieren, um jegliche Unklarheit zu vermeiden.

Durch Artikel 15 des Entwurfs wird Artikel 22*bis* abgeändert.

Dieser Artikel regelt den Verkehr in Begegnungszonen und wird durch die Definition in Artikel 2.32 angekündigt.

Durch die Artikel 16, 17 und 18 wird in den Artikeln 22*quinqüies*, 22*sexies* und 22*septies* eine neue Kategorie hinzugefügt: die Rollschuh- und Tretrrollerfahrer.

Durch Artikel 19 des Entwurfs wird ein Artikel 22*octies* eingeführt: Verkehr auf Wegen, die landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten sind

Durch diese Maßnahme soll der Verkehr der schwachen Verkehrsteilnehmer auf Wegen, die vor allem dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen - oft handelt es sich dabei um Flurbereinigungswege - sicherer gemacht werden; durch die Maßnahme wird vermieden, dass diese Wege als Schleichwege benutzt werden.

Wie angegeben dürfen Fahrzeuge, die zu den anliegenden Parzellen fahren oder diese verlassen, diese Wege benutzen.

Durch Artikel 20 des Entwurfs wird in Artikel 25.1 eine Nummer 14 hinzugefügt, durch die das Parken auf Parkplätzen, die gemäß Artikel 70.2.1 Nr. 3 Buchstabe c) gekennzeichnet sind, verboten wird (den von Personen mit Behinderung benutzten Fahrzeugen vorbehaltenes Parken).

Diese Maßnahme entspricht vollkommen der Philosophie in Sachen gutes Zusammenleben und Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer.

Durch Artikel 21 des Entwurfs wird in Artikel 28 des Erlasses, der von der Öffnung der Fahrzeigtüren handelt, die Verpflichtung hinzugefügt, Fußgängern und Führern von zweirädrigen Fahrzeugen gegenüber vorsichtig zu sein.

In Artikel 22 werden besondere Sicherheitsvorkehrungen bei Dunkelheit oder schlechten Witterungsverhältnissen für Rollschuh- und Tretrrollerfahrer vorgesehen. Durch diesen Artikel wird also der Artikel 30 abgeändert.

In Artikel 23 wird bestimmt, dass Postbedienstete, die ein Kleinkraftrad führen, beim Abholen und Zustellen von Postsendungen von der Helmtragepflicht befreit sind.

Es sei darauf hingewiesen, dass diese Befreiung für alle Kleinkrafträder der Klassen A und B gilt und nur im Rahmen der Postzustellung anwendbar ist.

Durch Artikel 24 des Entwurfs wird Artikel 40 des Erlasses abgeändert, indem Verhaltensregeln für Führer gegenüber Fußgängern erlassen werden.

— Die in Artikel 40.2 vorgesehene Verpflichtung, bei Anwesenheit von Fußgängern erhöhte Vorsicht walten zu lassen, wird auf Kinder, Blinde und Personen mit Behinderung, die ein Fahrzeug führen, ausgeweitet.

Es wird bestimmt, dass der Führer langsamer fahren und nötigenfalls anhalten muss.

— Außerdem wird vorgesehen, dass unter den in Artikel 40.3.2 vorgesehenen Umständen, das heißt, wenn ein Führer an einer Haltestelle für ein öffentliches Verkehrsmittel an der Seite fährt, wo Fahrgäste ein- und aussteigen, er - innerhalb geschlossener Ortschaften - nötigenfalls anhalten muss und sein Fahrzeug nur mit mäßiger Geschwindigkeit wieder in Gang setzen darf.

Durch diese Maßnahme soll die Sicherheit der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel erhöht werden, vor allem an Stellen, wo sie am verwundbarsten sind, nämlich beim Ein- oder Aussteigen.

— Außerdem wird in Artikel 40 des Erlasses ein Punkt 7 eingeführt, in dem vorgesehen wird, dass Führer einen seitlichen Abstand von mindestens einem Meter zwischen ihrem Fahrzeug und Fußgängern einhalten müssen, wenn Letztere unter den durch die vorliegende Ordnung vorgesehenen Bedingungen auf der Fahrbahn gehen.

Wenn dieser Mindestabstand nicht eingehalten werden kann, dürfen die Führer nur Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen sie nötigenfalls anhalten.

Diese verschiedenen Maßnahmen werden eingeführt, um eine größere Sicherheit für Fußgänger und andere ihnen durch die Definition in Artikel 2.46 gleichgestellte Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Durch Artikel 25 des Entwurfs wird Artikel 41 des Erlasses abgeändert, der vom Verhalten gegenüber den verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern auf öffentlicher Straße handelt:

— Generell wird das Wort «Radwanderergruppen» durch das Wort «Radfahrer» ersetzt.

— In Artikel 41.1 Nr. 2 des Entwurfs wird das Wort «Fußgängergruppe» hinzugefügt, so dass es den Verkehrsteilnehmern untersagt ist, Fußgängergruppen zu trennen, genauso wie dies bei Umzügen oder Prozessionen der Fall ist.

— In Artikel 41.3.1 Nr. 2 Buchstabe *b*) wird das Wort «Motorradfahrergruppen» und unter Buchstabe *c*) das Wort «Fußgängergruppen» hinzugefügt, so dass die Verkehrsteilnehmer die Anweisungen der Mannschaftskapitäne beziehungsweise Gruppenleiter befolgen müssen.

Durch Artikel 26 des Entwurfs werden in Artikel 42 des Erlasses verschiedene Abänderungen angebracht, darunter:

— wie bereits oben erwähnt, die allgemeine Ersetzung des Begriffs «Behinderte» durch den Begriff «Personen mit Behinderung»,

— das Hinzufügen eines neuen Absatzes in Artikel 42.2.1.2, in dem vorgesehen wird, dass außerhalb geschlossener Ortschaften Personen mit Behinderung, die ein Fahrzeug führen, das von ihnen selbst fortbewegt wird oder mit einem Motor ausgestattet ist, der lediglich Schrittgeschwindigkeit ermöglicht, den durch das Verkehrsschild D7 oder durch die in Artikel 74 der vorliegenden Ordnung vorgesehenen Markierungen angezeigten Radweg benutzen dürfen, unter der Bedingung, dass sie den Verkehr der ordnungsgemäß darauf verkehrenden Verkehrsteilnehmer nicht behindern,

— die Festlegung in Artikel 42.3, dass von einem Betreuer begleitete Umzüge, Prozessionen und Fußgängergruppen die linke Seite der Fahrbahn benutzen dürfen, wenn ihre Sicherheit so besser gewährleistet ist. In diesem Fall müssen sie einzeln hintereinander gehen.

Wenn die in Artikel 30 festgelegten Bedingungen in Sachen Sichtweite anwendbar sind, wird die in Artikel 30.3 Nr. 5 vorgeschriebene Reihenfolge der Lichter umgekehrt.

Es können außerdem auch andere Mittel benutzt werden, um wahrgenommen zu werden, insbesondere retroreflektierende und/oder fluoreszierende Produkte.

— Es wird ein Artikel 42.4.6 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«Fußgänger dürfen Fußgängerüberwege, auf denen Straßenbahnschienen oder eine Straßenbahnsonderspur verlaufen, bei Herannahen einer Straßenbahn nicht betreten, außer wenn Verkehrslichtzeichen es ihnen erlauben.»

In Artikel 27 (durch den Artikel 43 des Erlasses abgeändert wird) wird eine Verkehrs- und Sicherheitsregel für Benutzer von Radwegen erlassen, sowohl was ihr Verhalten untereinander als auch anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber betrifft.

Außerdem wird in Artikel 43.3 Absatz 1 den Kategorien, die den Radweg benutzen müssen (Radfahrer, Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern, Rollschuh- und Tretrollerfahrer) die Verpflichtung auferlegt, einen Überweg für Radfahrer zu benutzen, wenn dieser vorhanden ist.

In Artikel 28 (durch den Artikel 43*bis* abgeändert wird) wird vorgesehen, das Wort «Radwanderer» durch das Wort «Radfahrer» zu ersetzen. Das Wort «Radwanderer» hat angesichts des Umfangs des «Zweiradverkehrs» eine zu einschränkende Bedeutung.

Durch Artikel 29 des Entwurfs wird ein Artikel 43*ter* mit der Überschrift «Motorradfahrer in Gruppen» in den Erlass eingefügt.

Mit diesem Artikel werden, ähnlich wie es für Radfahrer in Gruppen vorgesehen ist, die Modalitäten für den Verkehr von Motorradfahrern in Gruppen geregelt.

Durch Artikel 30 (der Artikel 59.15 abändert) wird, was die Bestimmungen betrifft, die nicht für die Behörden gelten, der Verweis auf Artikel 43^{ter} hinzugefügt (Verkehr der Motorradfahrer in Gruppen). Durch diesen Artikel 30 wird der Text außerdem mit der neuen Bezeichnung für die Polizeidienste in Übereinstimmung gebracht.

Durch Artikel 31 des Entwurfs wird in Artikel 68 des Erlasses die Möglichkeit vorgesehen, über dem Verkehrsschild F1 (Beginn einer geschlossenen Ortschaft) ein Verkehrsschild C43 mit dem Vermerk 30 km/h anzubringen.

Diese Beschränkung gilt auf dem gesamten Straßen- und Wegenetz innerhalb der geschlossenen Ortschaft.

Logischerweise muss, wenn oben genanntes Verkehrsschild angebracht wurde, über dem Verkehrsschild F3 (Ende der geschlossenen Ortschaft) das Verkehrsschild C45 mit demselben Vermerk angebracht werden.

In diesem Artikel sind ebenfalls die durch Artikel 19 des Entwurfs eingeführten Verkehrsschilder aufgenommen, die den Beginn (F99c) und das Ende (F101c) des Weges, «der den landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten ist», anzeigen.

Durch Artikel 32 des Entwurfs wird in Artikel 69 des Erlasses ein Verkehrsschild D10 eingefügt: Teil der öffentlichen Straße, der dem Verkehr der Fußgänger und Radfahrer vorbehalten ist.

In Artikel 33 des Entwurfs werden neue Verkehrsschilder für Beginn und Ende der geschlossenen Ortschaften eingeführt.

Durch Artikel 34 wird Artikel 81.3.2 aufgehoben, dessen Text in Artikel 7 des vorliegenden Entwurfs aufgenommen ist (Hinzufügung von Artikel 8.6).

Artikel 35 ist eine allgemeine Bestimmung, durch die im gesamten Erlass der Begriff «Behinderte» durch die respektvollere Terminologie «Personen mit Behinderung» ersetzt wird.

Durch Artikel 36 wird das Wort «reflektierend» durch das Wort «retroreflektierend» ersetzt, da es sich um Produkte handelt, die das Licht zurückreflektieren.

In Artikel 37 wird als Übergangsbestimmung die Beibehaltung der Verkehrsschilder F1 (Beginn einer geschlossenen Ortschaft) und F3 (Ende einer geschlossenen Ortschaft) bis zum 1. Juni 2015 vorgesehen.

Vorliegender Erlass gehört zu den Mitteln, die die Regierung als notwendig erachtet, um die Sicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen.

Dies ist die Tragweite des Erlasses, der Ihnen zur Unterschrift vorgelegt wird.

Ich habe die Ehre,

Sire,
der getreue und ehrerbietige Diener
Eurer Majestät
zu sein.

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

4. APRIL 2003 — Königlicher Erlass zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, insbesondere des Artikels 1, abgeändert durch die Gesetze vom 21. Juni 1985 und 20. Juli 1991;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 27. April 1976, 23. Juni 1978, 8. Juni 1979, 14. Dezember 1979, 15. April 1980, 25. November 1980, 11. Mai 1982, 8. April 1983, 21. Dezember 1983, 1. Juni 1984, 18. Oktober 1984, 25. März 1987, 17. September 1988, 22. Mai 1989, 20. Juli 1990, 28. Januar 1991, 1. Februar 1991, 18. März 1991, 18. September 1991, 14. März 1996, 29. Mai 1996, 11. März 1997, 16. Juli 1997, 23. März 1998, 9. Oktober 1998, 15. Dezember 1998, 7. Mai 1999, 24. Juni 2000, 17. Oktober 2001, 14. Mai 2002, 5. September 2002, 21. Oktober 2002 und 18. Dezember 2002;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 24. September 2002;

Aufgrund der Dringlichkeit, begründet durch den Willen der Regierung, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu verändern, um die Anzahl Toter und Verletzter auf belgischen Straßen drastisch zu senken, ist es zwingend geboten, den Platz, den die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmern auf der öffentlichen Straße einnehmen, neu aufzuteilen und insbesondere die so genannten «starken» Verkehrsteilnehmer zu mehr Vorsicht gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern anzuleiten. Dies setzt eine Mentalitätsveränderung voraus. Je deutlicher das Ziel einer ausgewogeneren Aufteilung des öffentlichen Raums aus den Gesetzestexten hervorgeht, desto besser und schneller wird eine solche Veränderung vor sich gehen.

Vorliegender Entwurf eines Königlichen Erlasses hat einen langen politischen Weg zurückgelegt:

Das Belgische Institut für Verkehrssicherheit hat eine repräsentative Arbeitsgruppe mit Vertretern der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer koordiniert, die damit beauftragt worden ist, einen Entwurf zur Abänderung des bestehenden Königlichen Erlasses, im Allgemeinen «Straßenverkehrsordnung» genannt, auszuarbeiten.

Die Arbeitsgruppe hat im September 2001 ihren Schlussbericht vorgelegt, nachdem sie Vertretern der motorisierten Verkehrsteilnehmer und der öffentlichen Verkehrsmittel ihre Vorschläge unterbreitet hat.

Der Ministerrat vom 26. Oktober 2001 hat das Prinzip eines «Straßenkodex» und somit die Abänderung des besagten Königlichen Erlasses angenommen.

Der Schlussbericht ist anschließend an die Arbeitsgruppe der Versammlung aller Hauptakteure der Verkehrssicherheit weitergeleitet worden, die ihn während der zweiten Hälfte des Jahres 2001 untersucht hat.

Die Schlussfolgerungen, die die Versammlung aller Hauptakteure der Verkehrssicherheit gezogen hat und in denen Elemente aus diesem Bericht übernommen worden sind, sind am 25. Februar 2002 vorgestellt worden.

Anschließend ist ein Entwurf eines Königlichen Erlasses ausgearbeitet worden.

Eine Arbeitsgruppe der IKMIF (Interministerielle Konferenz «Mobilität, Infrastruktur und Fernmeldewesen») ist im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2002 sechs Mal zusammengekommen.

Am 18. Dezember 2002 hat das Begutachtungsverfahren mit den Regionen begonnen. Die Stellungnahmen der Regionen sind uns Ende Februar 2003 zugekommen.

Angesichts dieser umfangreichen Arbeit ist es wichtig, dass vorliegender Königlicher Erlass so schnell wie möglich veröffentlicht werden kann, damit die Bürger ausreichend und genau über die Verhaltensänderungen, die dieser Erlass mit sich bringt, informiert und die quantifizierten Ziele, die man sich infolge der Versammlung aller Hauptakteure der Verkehrssicherheit gesetzt hat, erreicht werden können.

Außerdem enthält vorliegender Entwurf ebenfalls Abänderungen, die sich an Gesetzesvorschläge orientieren, die im Rahmen des Gesetzentwurfs zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen Verkehrssicherheit diskutiert worden sind, wie beispielsweise die Verdeutlichung der Bestimmungen über das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf einer Autobahn.

Schließlich bringen die letzten Statistiken eine hohe Anzahl Schwerverletzter und Toter unter den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zutage. Angesichts der im Vergleich zu anderen europäischen Ländern besonders negativen Indikatoren ist es notwendig, dass schnellstens reagiert wird, um eine Verhaltensveränderung herbeizuführen und zu mehr Vorsicht auf unseren Straßen, vor allem zwischen den verschiedenen Kategorien von Verkehrsteilnehmern, anzuleiten.

Aufgrund der Stellungnahme Nr. 35145/4 des Staatsrates vom 26. März 2003, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 Absatz 1 Nr. 2 der koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag Unseres Ministers der Mobilität und des Transportwesens

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

Artikel 1 - Die Überschrift des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Einführung der allgemeinen Straßenverkehrsordnung, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 27. April 1976, 23. Juni 1978, 8. Juni 1979, 14. Dezember 1979, 15. April 1980, 25. November 1980, 11. Mai 1982, 8. April 1983, 21. Dezember 1983, 1. Juni 1984, 18. Oktober 1984, 25. März 1987, 17. September 1988, 22. Mai 1989, 20. Juli 1990, 28. Januar 1991, 1. Februar 1991, 18. März 1991, 18. September 1991, 14. März 1996, 29. Mai 1996, 11. März 1997, 16. Juli 1997, 23. März 1998, 9. Oktober 1998, 15. Dezember 1998, 7. Mai 1999, 24. Juni 2000, 17. Oktober 2001, 14. Mai 2002, 5. September 2002, 21. Oktober 2002 und 18. Dezember 2002, wird wie folgt ersetzt:

«Königlicher Erlass zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße»

Art. 2 - Artikel 1 erster Satz desselben Erlasses wird wie folgt ersetzt:

«Vorliegende Ordnung regelt den Verkehr auf öffentlichen Straßen und die Benutzung der öffentlichen Straße durch Fußgänger, Fahrzeuge sowie Zug-, Last- oder Reittiere und Vieh.»

Art. 3 - Artikel 2 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 23. Juni 1978, 1. Januar 1991, 18. September 1991, 1. Januar 1992, 16. Juli 1997, 1. Oktober 1997, 9. Oktober 1998 und 14. Mai 2002, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 2.10 wird durch folgenden Text ersetzt:

«2.10 «Platz» jede offene Fläche, in die eine öffentliche Straße einmündet oder mehrere öffentliche Straßen einmünden und wo die Ortsbeschaffenheit so ist, dass es möglich ist, den Verkehr und andere Aktivitäten dort zusammen zu organisieren.

Der Platz ist eine öffentliche Straße, die als getrennt von den dort einmündenden öffentlichen Straßen anzusehen ist;»

2. Artikel 2.15 wird wie folgt abgeändert:

a) Artikel 2.15 wird Artikel 2.15.1

b) Ein Artikel 2.15.2 wird hinzugefügt:

«2.15.2 «fahrzeugähnliche Geräte» mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, die ausschließlich durch die Körperkraft des Benutzers angetrieben werden und nicht der Definition des Rades entsprechen;

2.15.2.1 «Rollschuhe», auch «Inline-Skates» genannt, mit Rollen ausgestattete Schuhe, mit denen der Benutzer sich fortbewegt.

2.15.2.2 «Tretroller» ein Fortbewegungsmittel mit Lenkstange und ohne Pedale, das durch eine Fußbewegung des Benutzers auf dem Boden angetrieben wird.»

3. Artikel 2.32 wird durch folgenden Text ersetzt:

«2.32 «verkehrsberuhigter Bereich» und «Begegnungszone» eine oder mehrere besonders angelegte öffentliche Straßen, deren Zufahrten durch die Verkehrsschilder F12a und deren Ausfahrten durch die Verkehrsschilder F12b angezeigt sind.

Im «verkehrsberuhigten Bereich» überwiegt die Wohnfunktion.

Die «Begegnungszone» ist eine Zone, deren Merkmale denen des verkehrsberuhigten Bereichs gleichen, wo jedoch zusätzlich Handwerks-, Handels-, Tourismus-, Ausbildungs- und Freizeitaktivitäten stattfinden können;»

4. Die Artikel 2.38 bis 2.47 mit folgendem Wortlaut werden hinzugefügt:

«2.38 «Straße» eine in einer geschlossenen Ortschaft gelegene öffentliche Straße, die ganz oder teilweise von Häusern gesäumt ist, Zugang zu Aktivitäten entlang der Straße gibt und durch eine Aufteilung des Raums unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gekennzeichnet ist. Öffentliche Straßen und Wege, die in einer 30-Zone, in einem verkehrsberuhigten Bereich oder in einer Begegnungszone liegen, sind Straßen;

2.39 «Kreisverkehr» eine Straße, wo der Verkehr in eine Richtung um eine angelegte Mittelinsel herum fährt, die durch D5-Verkehrsschilder gekennzeichnet ist und deren Zufahrtsstraßen mit den Verkehrsschildern B1 oder B5 versehen sind;

2.40 «Bürgersteig» den im Vergleich zur Fahrbahn erhöhten oder nicht erhöhten Teil der öffentlichen Straße, der speziell für den Fußgängerverkehr angelegt ist; der Bürgersteig ist befestigt und für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar von den anderen Teilen der öffentlichen Straße getrennt.

Die Tatsache, dass der erhöhte Bürgersteig die Fahrbahn überquert, ändert nichts an seiner Zweckbestimmung;

2.41 «ebenerdiger Seitenstreifen» den Raum, der sich vom Bürgersteig und vom Radweg unterscheidet, zwischen der Fahrbahn einerseits und einem Graben, einer Böschung oder Eigentumsgrenzen andererseits auf gleicher Höhe wie die Fahrbahn liegt und von den Verkehrsteilnehmern unter den Bedingungen der vorliegenden Ordnung benutzt werden kann.

Ebenerdige Seitenstreifen bestehen im Allgemeinen aus für Fußgänger schwer begehbar Lockermaterial;

2.42 «erhöhter Seitenstreifen» den Raum, der sich vom Bürgersteig und vom Radweg unterscheidet, der zwischen der Fahrbahn einerseits und einem Graben, einer Böschung oder Eigentumsgrenzen andererseits und höher als die Fahrbahn liegt.

Erhöhte Seitenstreifen bestehen im Allgemeinen aus für Fußgänger schwer begehbar Lockermaterial;

2.43 «Leitinsel» eine auf der Fahrbahn angebrachte Anlage, durch die der Fahrzeugverkehr kanalisiert wird und die entweder aus einer Markierung, aus einer Anhebung der Fahrbahn oder aus einer Kombination von beidem besteht;

2.44 «Trennstreifen» jede in Längsrichtung angebrachte Anlage, durch die Fahrbahnen voneinander getrennt werden, mit Ausnahme der Straßenmarkierungen;

2.45 «Verkehrsteilnehmer» jede Person, die die öffentliche Straße benutzt;

2.46 «Fußgänger» eine Person, die sich zu Fuß fortbewegt. Personen mit Behinderung, die ein Fahrzeug führen, das von ihnen selbst fortbewegt wird oder mit einem elektrischen Motor ausgestattet ist, der lediglich Schrittgeschwindigkeit ermöglicht, Personen, die einen Schubkarren, einen Kinderwagen, einen Wagen für Kranke oder jedes andere Fahrzeug ohne Motor, das in der Breite nicht mehr Platz einnimmt als für Fußgänger erforderlich ist, schieben und Personen, die ein Fahrrad oder ein zweirädriges Kleinkraftrad schieben, werden Fußgängern gleichgestellt;

2.47 «außer Ortsverkehr» oder «örtliche Versorgung» eine öffentliche Straße, die nur für Fahrzeuge der Anlieger der Straße und ihrer Besucher, einschließlich Lieferfahrzeuge, zugänglich ist; Fahrzeuge der Unterhalts- und Überwachungsdienste, die in Artikel 37 erwähnten vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge, wenn die Art ihres Auftrags es rechtfertigt, sowie Radfahrer und Reiter haben ebenfalls ohne Ausnahme Zugang zu dieser Straße.»

Art. 4 - Artikel 3 Nr. 1 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«das Personal des Einsatzkaders der föderalen und der lokalen Polizei;».

Art. 5 - Titel II desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

«REGELN FÜR DIE BENUTZUNG DER ÖFFENTLICHEN STRASSE».

Art. 6 - Artikel 7 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

«Artikel 7 - Allgemeine Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer

7.1 Jeder Verkehrsteilnehmer ist gehalten, die Bestimmungen der vorliegenden Ordnung einzuhalten.

Unbeschadet der Einhaltung der in vorliegender Ordnung enthaltenen Bestimmungen darf der Führer die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie insbesondere Radfahrer und Fußgänger nicht gefährden, besonders, wenn es sich um Kinder, Betagte und Personen mit Behinderung handelt.

Daraus ergibt sich, dass, unbeschadet der Artikel 40.2 und 40ter Absatz 2, jeder Fahrzeugführer in Anwesenheit solch schwächerer Verkehrsteilnehmer oder auf öffentlichen Straßen, wo ihre Anwesenheit vorhersehbar ist, insbesondere auf einer öffentlichen Straße wie definiert in Artikel 2.38, erhöhte Vorsicht walten lassen muss.

7.2 Verkehrsteilnehmer müssen sich auf öffentlicher Straße so verhalten, dass sie weder eine Behinderung noch eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer, einschließlich des mit dem Unterhalt des Straßen- und Wegenetzes und der Anlagen entlang der Straßen beschäftigten Personals, der Überwachungsdienste und der vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge, darstellen.

7.3 Es ist verboten, den Verkehr zu behindern oder zu gefährden, indem man irgendwelche Gegenstände, Abfälle oder Substanzen auf die öffentliche Straße wirft oder sie dort absetzt, zurücklässt oder fallen lässt oder indem man Rauch oder Dampf dort verbreitet oder irgendwelche Hindernisse schafft.

7.4 Der Verkehrsteilnehmer ist gehalten, jegliche Maßnahme zur Vermeidung einer Beschädigung des Straßen- und Wegenetzes zu treffen. Dazu müssen die Führer entweder ihr Tempo mäßigen oder die Ladung ihres Fahrzeugs verringern oder einen anderen Weg einschlagen.»

Art. 7 - Artikel 8 desselben Erlasses wird wie folgt ergänzt:

«8.5 Der Führer darf das Fahrzeug, das er führt, oder die Tiere, die er leitet oder hütet, nicht verlassen, ohne die nötigen Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung jeglichen Unfalls und jeglicher missbräuchlichen Benutzung durch Dritte getroffen zu haben.

Ist das Fahrzeug mit einer Diebstahlsicherung ausgestattet, muss diese benutzt werden.

8.6 Es ist jedem Führer untersagt, den Motor im Leerlauf wiederholt zu beschleunigen.

Außerdem dürfen die Führer den Motor nicht im Leerlauf laufen lassen, außer wenn dies notwendig ist.»

Art. 8 - Artikel 9 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. März 1987 und 20. Juli 1990, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 9.1.2. Nr. 1 wird durch folgende Bestimmungen ergänzt:

«Ist ein Teil der öffentlichen Straße mit dem Verkehrsschild D10 gekennzeichnet, müssen Radfahrer diesen Teil der öffentlichen Straße benutzen.

Drei- und vierrädrige Fahrzeuge ohne Motor, deren Breite, Ladung einbegriffen, weniger als 1 Meter beträgt, dürfen ebenfalls den Radweg benutzen.»

2. Artikel 9.3 wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

«In einem Kreisverkehr hat der Führer nicht so weit wie möglich den rechten Rand der Fahrbahn einzuhalten, außer wenn ihm ein Teil der öffentlichen Straße vorbehalten ist.

Er muss jedoch die Markierungen, durch die die Fahrspuren abgegrenzt sind, beachten. In diesem Fall darf er die Fahrspur benutzen, die seiner Bestimmung am besten entspricht.»

3. Nach Artikel 9.6 wird ein Artikel 9.7 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«9.7.1 Rollschuh- oder Tretrollerfahrer, die jünger als 16 sind, müssen den Bürgersteig oder den Seitenstreifen benutzen, wenn diese vorhanden und befahrbar sind.

Falls es weder einen Bürgersteig noch einen Seitenstreifen gibt, müssen sie den Radweg benutzen, wenn dieser vorhanden ist.

Ist keine dieser Anlagen vorhanden, ist ihnen die Benutzung dieser Geräte untersagt, außer in verkehrsberuhigten Bereichen und Begegnungszonen, auf Wegen, die Fußgängern oder Radfahrern vorbehalten sind, in Fußgängerbereichen und Spielstraßen.

9.7.2 Rollschuh- und Tretrollerfahrer, die älter als 16 sind, müssen die Radwege benutzen, wenn diese vorhanden sind.

Falls keine Radwege vorhanden sind:

— müssen sie den rechten Rand der Fahrbahn benutzen, wenn die Geschwindigkeit auf der Fahrbahn auf höchstens 30 km/h beschränkt ist.

— müssen sie den rechten Rand der Fahrbahn oder den Bürgersteig oder den Seitenstreifen benutzen, wenn die Geschwindigkeit auf der Fahrbahn auf höchstens 50 km/h beschränkt ist.

— müssen sie auf anderen öffentlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften den Bürgersteig oder den Seitenstreifen, wenn diese befahrbar sind, und falls diese nicht vorhanden sind, den rechten Rand der Fahrbahn benutzen; auf anderen öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften ist ihnen bei Nichtvorhandensein eines Bürgersteigs oder eines Seitenstreifens die Benutzung dieser Geräte untersagt.»

Art. 9 - Artikel 10.1 Nr. 1 desselben Erlasses wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«10.1.1. Jeder Führer muss seine Geschwindigkeit entsprechend dem Vorhandensein anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächsten unter ihnen, den Witterungsverhältnissen, der Ortsbeschaffenheit, den Hindernissen vor Ort, der Verkehrsdichte, der Sichtweite, dem Zustand der Straße und dem Zustand und der Ladung des Fahrzeugs anpassen; seine Geschwindigkeit darf weder eine Unfallursache noch eine Verkehrsbehinderung sein.»

Art. 10 - Artikel 12 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 11. März 1997, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 12.1 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«12.1 Jeder Führer muss Schienenfahrzeugen Vorfahrt gewähren; zu diesem Zweck muss er sich so schnell wie möglich vom Schienenweg entfernen.»

2. Artikel 12.3.1 Absatz 1 wird durch folgenden Text ersetzt:

«Jeder Führer muss einem ordnungsgemäß von rechts kommenden Führer Vorfahrt gewähren, es sei denn, er fährt in einem Kreisverkehr.»

3. Artikel 12.4 Absatz 2 wird durch folgenden Text ersetzt:

«Als Fahrbewegung gelten insbesondere: die Fahrspur wechseln, sich einer anderen Fahrzeugreihe anschließen, die Fahrbahn überqueren, einen Teil der öffentlichen Straße, der ihm nicht vorbehalten ist, wie einen die Fahrbahn überquerenden Bürgersteig oder einen Radweg, überqueren, eine Parklücke verlassen oder in eine Parklücke einfahren, aus anliegendem Eigentum herausfahren, wenden oder rückwärts fahren, sein Fahrzeug wieder in Gang setzen.»

Art. 11 - Artikel 16 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 16.2 wird durch folgenden Satzteil ergänzt: «, außer für die Anwendung von Artikel 17.5».

2. Artikel 16.8 wird aufgehoben.

Art. 12 - Artikel 17.2 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Juli 1990, wird wie folgt abgeändert:

1. Nr. 5 wird durch folgenden Satzteil ergänzt: «oder sich diesem nähert;».

2. Eine Nr. 6 mit folgendem Wortlaut wird hinzugefügt:

«6. bei Regen auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Straßen mit mindestens vier Fahrspuren mit oder ohne Mittelstreifen, für Führer von Fahrzeugen oder Zügen miteinander verbundener Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen.

Diese Bestimmung gilt nicht für das Überholen von Fahrzeugen, die eine den langsamen Fahrzeugen vorbehaltene Fahrspur benutzen, oder für das Überholen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen.»

Art. 13 - Artikel 19.2 Nr. 1 wird durch folgende Bestimmungen ergänzt:

«Das Einfahren in einen Kreisverkehr stellt eine Richtungsänderung dar, bei der die Fahrtrichtungsanzeiger nicht benutzt werden müssen.

Das Verlassen eines Kreisverkehrs stellt eine Richtungsänderung dar, bei der die Fahrtrichtungsanzeiger wohl benutzt werden müssen.»

Art. 14 - Artikel 21 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. In Artikel 21.1 erster Gedankenstrich werden die Wörter «Rollschuh- und Tretrollerfahrern,» hinzugefügt.

2. Artikel 21.4 Nr. 3 wird wie folgt ergänzt:

«oder entgegen der Fahrtrichtung zu fahren».

Art. 15 - Artikel 22*bis*, eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 23. Juni 1978, wird wie folgt abgeändert:

1. In der Überschrift des Artikels werden nach den Wörtern «verkehrsberuhigten Bereichen» die Wörter «und in Begegnungszonen» hinzugefügt.

2. Im ersten Satz werden nach den Wörtern «verkehrsberuhigten Bereichen» die Wörter «und in Begegnungszonen» eingefügt.

Art. 16 - Artikel 22*quinqüies* desselben Erlasses, eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998, wird wie folgt abgeändert:

In Artikel 22*quinqüies*.1 wird nach dem zweiten Gedankenstrich eine neue Kategorie hinzugefügt:

«- von Rollschuh- und Tretrollerfahrern,».

Art. 17 - Artikel 22*sexies* desselben Erlasses, eingeführt durch den Königlichen Erlass vom 9. Oktober 1998, wird wie folgt abgeändert:

In Artikel 22*sexies*.1 Nr. 1 wird eine Kategorie *h*) [*sic*, zu lesen ist: *j*)] hinzugefügt:

«*h*) [*sic*, zu lesen ist: *j*)] Rollschuh- und Tretrollerfahrer.».

Art. 18 - In Artikel 22*septies*.1 Absatz 3 desselben Erlasses werden zwischen dem Wort «und» und dem Wort «Radfahrer» folgende Wörter eingefügt:

«Fahrzeuge, deren Führer im Besitz einer vom Verwalter des Straßen- und Wegenetzes erteilten Erlaubnis sind, sowie Rollschuh- und Tretrollerfahrer und».

Art. 19 - Artikel 22 desselben Erlasses wird durch einen Artikel 22*octies* mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«Verkehr auf Wegen, die landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten sind

22*octies*.1 Neben den Kategorien von Verkehrsteilnehmern, deren Sinnbild auf den an den Zugängen zu diesen Wegen aufgestellten Verkehrsschildern abgebildet ist, dürfen folgende Kategorien von Verkehrsteilnehmern diese Wege benutzen:

a) Fahrzeuge, die zu den anliegenden Parzellen fahren oder diese verlassen,

b) nichtmotorisierte drei- oder vierrädrige Fahrzeuge,

c) Rollschuh- und Tretrollerfahrer,

d) Fahrzeuge der Unterhalts-, Überwachungs- und Hilfsdienste, Fahrzeuge, die der Müllabfuhr dienen, und vorfahrtsberechtigzte Fahrzeuge.

Der Beginn der Wege, die landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten sind, wird durch das Verkehrsschild F99c angezeigt und das Ende durch das Verkehrsschild F101c.

22*octies*.2 Fußgänger, Radfahrer und Reiter dürfen die gesamte Breite der besagten Wege benutzen. Sie dürfen den Verkehr nicht unnötigerweise behindern.

Die Benutzer dieser Wege dürfen sich gegenseitig weder gefährden noch behindern. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer und insbesondere die landwirtschaftlichen Fahrzeuge müssen Fußgängern, Radfahrern, Rollschuh- und Tretrollerfahrern und Reitern gegenüber erhöhte Vorsicht walten lassen.»

Art. 20 - Artikel 25.1 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. März 1987 und 20. Juli 1990, wird wie folgt ergänzt:

«14. auf Parkplätzen, die gemäß Artikel 70.2.1 Nr. 3 Buchstabe *c*) gekennzeichnet sind, außer für Fahrzeuge, die von Personen mit Behinderung benutzt werden, die Inhaber einer in Artikel 27.4.1 oder 27.4.3 erwähnten Sonderkarte sind.»

Art. 21 - In Artikel 28 desselben Erlasses werden zwischen dem Wort «Verkehrsteilnehmer» und dem Wort «dadurch» folgende Wörter eingefügt:

«, insbesondere Fußgänger und Führer von zweirädrigen Fahrzeugen.»

Art. 22 - In Artikel 30 desselben Erlasses wird ein Punkt 5 mit folgendem Wortlaut hinzugefügt:

«30.5 Bei Dunkelheit oder schlechten Witterungsbedingungen müssen Rollschuh- und Tretrollerfahrer, wenn sie den Radweg benutzen, vorne mit einem weißen Licht und hinten mit einem roten Licht ausgestattet sein.

Wenn sie unter denselben Umständen die Fahrbahn benutzen, müssen sie außerdem eine retroreflektierende Sicherheitsweste tragen.»

Art. 23 - Artikel 36 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 14. Mai 2002, wird wie folgt ergänzt:

«Von der Helmtragepflicht sind beim Führen eines Kleinkrafttrades jedoch befreit:

— Postbedienstete, die im Rahmen ihres Zustellgangs nacheinander an nahe beieinander liegenden Stellen Postsendungen zustellen oder abholen.»

Art. 24 - Artikel 40 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 29. März 1987, 20. Juli 1990, 14. März 1996 und 9. Oktober 1998, wird wie folgt abgeändert:

1. In Artikel 40.1 erster Gedankenstrich werden nach den Wörtern «das Verkehrsschild D9» die Wörter «oder D10» hinzugefügt.

2. Artikel 40.2 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«40.2 Bei Anwesenheit von Kindern, Betagten oder Personen mit Behinderung, insbesondere Blinden, die einen weißen oder gelben Stock mit sich führen, und Personen mit Behinderung, die ein Fahrzeug führen, das von ihnen selbst fortbewegt wird oder mit einem elektrischen Motor ausgestattet ist, der lediglich Schrittgeschwindigkeit ermöglicht, müssen Führer erhöhte Vorsicht walten lassen. Sie müssen langsamer fahren und nötigenfalls anhalten.»

3. Der letzte Satz von Artikel 40.3.2 wird durch folgenden Satz ersetzt:

«Zu diesem Zweck muss er anhalten, um das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, und darf er sein Fahrzeug nur mit mäßiger Geschwindigkeit wieder in Gang setzen.»

4. Artikel 40 wird durch folgende Bestimmungen ergänzt:

«40.7 Führer müssen einen seitlichen Abstand von mindestens einem Meter zwischen ihrem Fahrzeug und Fußgängern einhalten, wenn Letztere unter den durch die vorliegende Ordnung vorgesehenen Bedingungen auf der Fahrbahn gehen.

Wenn dieser Mindestabstand nicht eingehalten werden kann, dürfen die Führer nur Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen sie nötigenfalls anhalten.

40.8 Rollschuh- und Tretrollerfahrer dürfen Fußgänger auf dem Bürgersteig weder gefährden noch behindern. Sie müssen dort Schrittgeschwindigkeit fahren.»

Art. 25 - Artikel 41 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. März 1987, 20. Juli 1990 und 7. Mai 1999, wird wie folgt abgeändert:

1. In der Überschrift wird nach dem Wort «Umzügen» das Wort «Fußgängergruppen» eingefügt, wird das Wort «Radwanderergruppen» durch das Wort «Radfahrer» ersetzt und nach dem Wort «Radfahrern,» das Wort «Motorradfahrergruppen,» hinzugefügt.

2. In Artikel 41.1 Nr. 2 werden nach den Wörtern «einen Umzug,» die Wörter «eine Fußgängergruppe,» eingefügt.

3. In Artikel 41.3.1 Nr. 2 Buchstabe *b*) wird das Wort «Radwanderergruppen» durch das Wort «Radfahrer» ersetzt und werden zwischen dem Wort «Radfahrer» und den Wörtern «durch Mannschaftskapitäne» die Wörter «und Motorradfahrergruppen» eingefügt.

4. In Artikel 41.3.1 Nr. 2 Buchstabe *c*) werden vor den Wörtern «der Reitergruppen» die Wörter «der Fußgängergruppen und» eingefügt.

Art. 26 - Artikel 42 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 20. Juli 1990 und 9. Oktober 1998, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 42.1 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Wenn Rollschuh- und Tretrollerfahrer den Bürgersteig benutzen, müssen sie die aufgrund des vorliegenden Artikels für Fußgänger geltenden Bestimmungen einhalten.»

2. In Artikel 42.2.1. Nr. 1 werden nach «D9» die Wörter «oder D10» eingefügt.

3. Artikel 42.2.1. Nr. 2 wird durch einen dritten Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt:

«Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Personen mit Behinderung, die ein Fahrzeug führen, das von ihnen selbst fortbewegt wird oder mit einem Motor ausgestattet ist, der lediglich Schrittgeschwindigkeit ermöglicht, den durch das Verkehrsschild D7 oder durch die in Artikel 74 der vorliegenden Ordnung vorgesehenen Markierungen angezeigten Radweg benutzen, unter der Bedingung, dass sie den Verkehr der ordnungsgemäß darauf verkehrenden Verkehrsteilnehmer nicht übermäßig behindern.»

4. Artikel 42.3 wird wie folgt ergänzt:

«Von einem Betreuer begleitete Fußgängergruppen von fünf oder mehr Personen dürfen jedoch auch die linke Seite der Fahrbahn benutzen. In diesem Fall müssen sie einzeln hintereinander gehen.

Wenn die in Artikel 30 gestellten Anforderungen in Sachen Sichtweite anwendbar sind, wird die Reihenfolge der in Artikel 30.3 Nr. 5 vorgeschriebenen Lichter umgekehrt.»

5. In Artikel 42.4.1 wird ein Absatz mit folgendem Wortlaut eingefügt:

«Fußgänger dürfen auf Bürgersteigen, die die Fahrbahn überqueren, wie definiert in Artikel 2.40, den Verkehr nicht unnötigerweise behindern.»

6. Ein Artikel 42.4.6 mit folgendem Wortlaut wird eingefügt:

«42.4.6 Fußgänger dürfen Fußgängerüberwege, auf denen Straßenbahnschienen oder eine Straßenbahnsonderspur verlaufen, bei Herannahen einer Straßenbahn nicht betreten, außer wenn Verkehrslichtzeichen es ihnen erlauben.»

Art. 27 - Artikel 43 desselben Erlasses, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Juli 1990, wird wie folgt abgeändert:

1. Artikel 43.2 wird wie folgt ergänzt:

«Benutzer der Radwege dürfen sich gegenseitig weder behindern noch gefährden noch sich anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber unvorsichtig verhalten.»

2. Artikel 43.3 Absatz 1 wird durch folgenden Text ersetzt:

«Ist ein Überweg für Radfahrer und Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern vorhanden, müssen die Radfahrer, Führer von zweirädrigen Kleinkrafträdern und Rollschuh- und Tretrollerfahrer, die sich auf dem Radweg befinden, diesen Überweg benutzen.»

Art. 28 - Artikel 43bis desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 18. September 1991 und 9. Oktober 1998, wird wie folgt abgeändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt ersetzt:

«Art. 43bis - Radfahrer in Gruppen»

2. In Artikel 43bis1 werden die Wörter «Gruppen von 15 bis 150 Radwanderern» durch die Wörter «Gruppen von 15 bis 150 Radfahrern» ersetzt.

3. In den Artikeln 43bis3.1 und 43bis4 wird das Wort «Radwanderer» durch das Wort «Radfahrer» ersetzt.

4. In Artikel 43bis3.3.1 wird der letzte Satz gestrichen.

Art. 29 - Ein Artikel 43ter mit folgendem Wortlaut wird in denselben Erlass eingefügt:

«Art. 43ter - Motorradfahrer in Gruppen

43ter1 Wenn Motorradfahrer in Gruppen von mindestens zwei Teilnehmern auf in Fahrspuren unterteilten öffentlichen Straßen fahren, müssen sie nicht einzeln hintereinander fahren; sie dürfen auf derselben Fahrspur in zwei parallelen Reihen versetzt fahren und müssen dabei einen ausreichenden Sicherheitsabstand untereinander einhalten.

Ist die Fahrbahn nicht in Fahrspuren unterteilt, dürfen sie auf keinen Fall mehr als die Hälfte der Fahrbahn in Anspruch nehmen. Ist das Kreuzen nicht möglich, müssen sie gegebenenfalls einzeln hintereinander fahren.

43ter2 Motorradfahrerguppen von mehr als 50 Teilnehmern müssen von mindestens zwei Mannschaftskapitänen begleitet werden. Gruppen von 15 bis 50 Teilnehmern dürfen von mindestens zwei Mannschaftskapitänen begleitet werden.

43ter3.1. Die Mannschaftskapitäne sorgen für den guten Verlauf der Motorradtour. Sie müssen mindestens 25 Jahre alt sein und eine retroreflektierende Sicherheitsweste tragen, auf deren Rücken in schwarzen Buchstaben das Wort «Mannschaftskapitän» vermerkt ist.

2. An Kreuzungen, wo der Verkehr nicht durch Verkehrslichtzeichen geregelt wird, darf mindestens einer der Mannschaftskapitäne den Verkehr in den Querstraßen in der in Artikel 41.3.2. bestimmten Art und Weise anhalten, während die Gruppe überquert.

43ter.4 Die Mannschaftskapitäne sind im Besitz eines Verkehrsschildes vom Typ C3.»

Art. 30 - Artikel 59.15 desselben Erlasses wird wie folgt abgeändert:

1. Nach dem Wort «Artikel» wird das Wort «43ter.» eingefügt.

2. Die Wörter «Fahrzeuge der Gendarmerie, der Polizeidienste» werden durch folgende Wörter ersetzt:

«Fahrzeuge der föderalen und der lokalen Polizei»

Art. 31 - In Artikel 68 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 25. November 1980, 20. Juli 1990 und 18. September 1991,

1. wird dem Text beim Verkehrsschild C43 ein Absatz mit folgendem Wortlaut beigefügt:

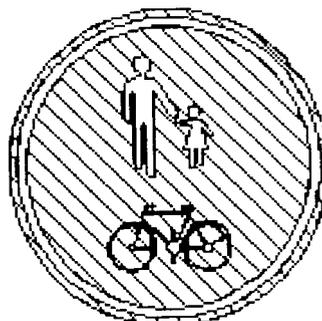
«Das über dem Verkehrsschild F1 angebrachte Verkehrsschild C43 mit dem Vermerk 30 km/h gilt auf allen öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaft.»

2. wird dem Text beim Verkehrsschild C45 ein Absatz mit folgendem Wortlaut beigefügt:

«Ist das Verkehrsschild C43 mit dem Vermerk 30 km/h über dem Verkehrsschild F1 angebracht worden, muss das Verkehrsschild C45 mit demselben Vermerk über dem Verkehrsschild F3 dieser geschlossenen Ortschaft angebracht werden.»

Art. 32 - In Artikel 69.3 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 9. Oktober 1998 und 20. Juli 1990, wird nach dem Verkehrsschild D9 ein Verkehrsschild D10 eingefügt:

«D10

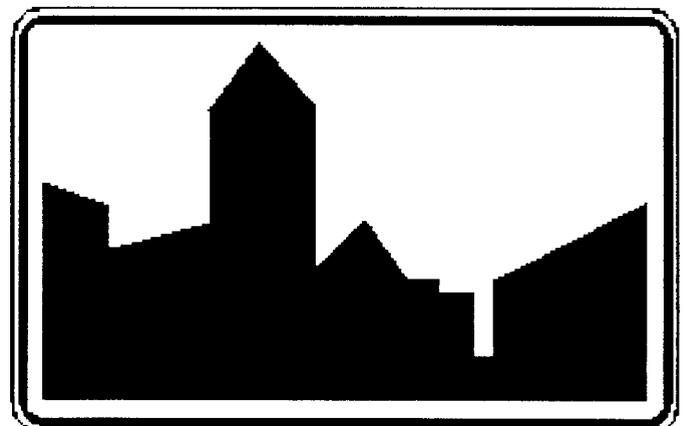
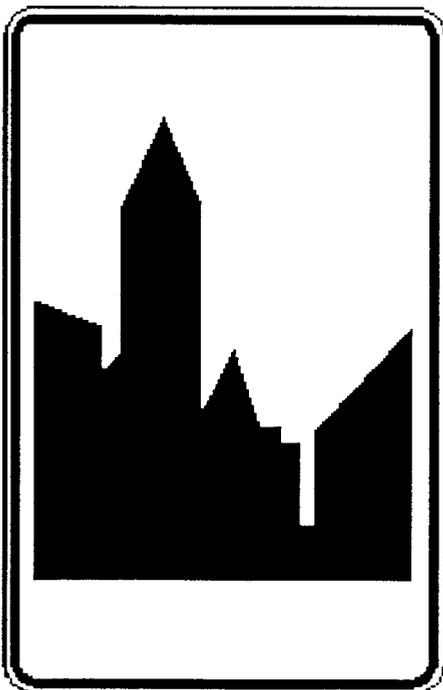


Teil der öffentlichen Straße, der dem Verkehr der Fußgänger und Radfahrer vorbehalten ist

Art. 33 - Artikel 71.2 desselben Erlasses, abgeändert durch die Königlichen Erlasse vom 23. Juni 1978, 17. September 1988, 20. Juli 1990, 16. Juli 1997 und 17. Oktober 2001, wird wie folgt abgeändert:

1. Die Verkehrsschilder F1 und F3 werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

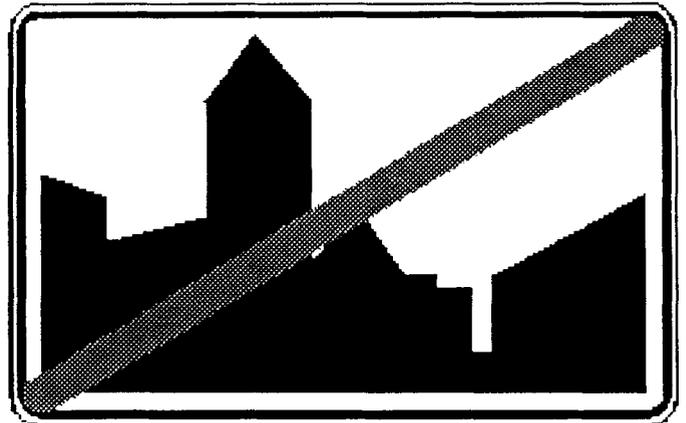
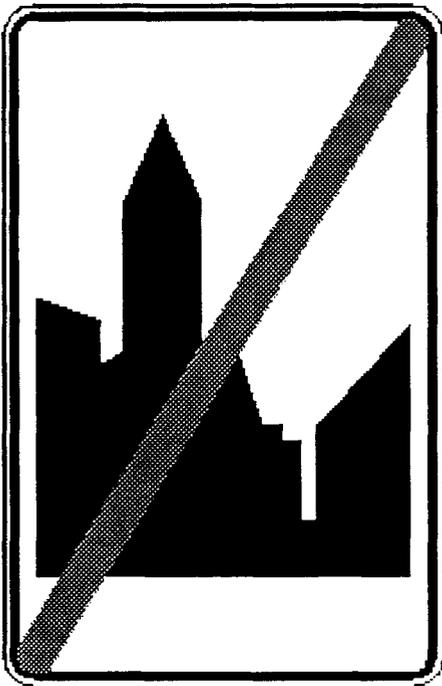
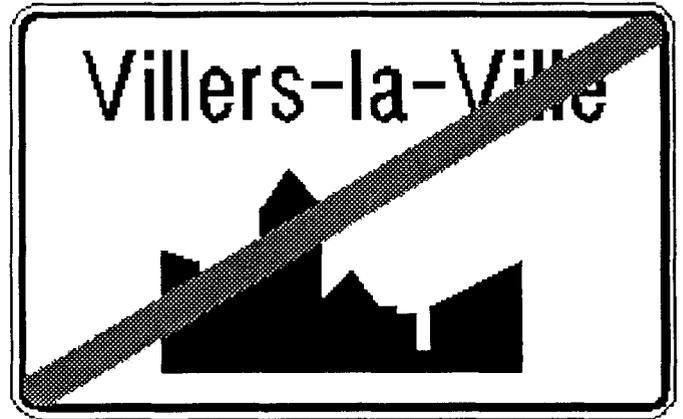
«F1a und F1b



Beginn einer geschlossenen Ortschaft

Dieses Verkehrsschild wird an jeder Zufahrt zu einer geschlossenen Ortschaft auf der rechten Seite aufgestellt; es kann links wiederholt werden.

F3a und F3b



Ende einer geschlossenen Ortschaft

Dieses Verkehrsschild wird an jeder Ausfahrt aus einer geschlossenen Ortschaft auf der rechten Seite aufgestellt; es kann links wiederholt werden.»

2. - In der Überschrift beim Verkehrsschild F12a werden nach den Wörtern «eines verkehrsberuhigten Bereichs» die Wörter «oder einer Begegnungszone» hinzugefügt.

— Im ersten Absatz des Textes werden nach den Wörtern «in verkehrsberuhigten Bereichen» die Wörter «oder in Begegnungszonen» eingefügt.

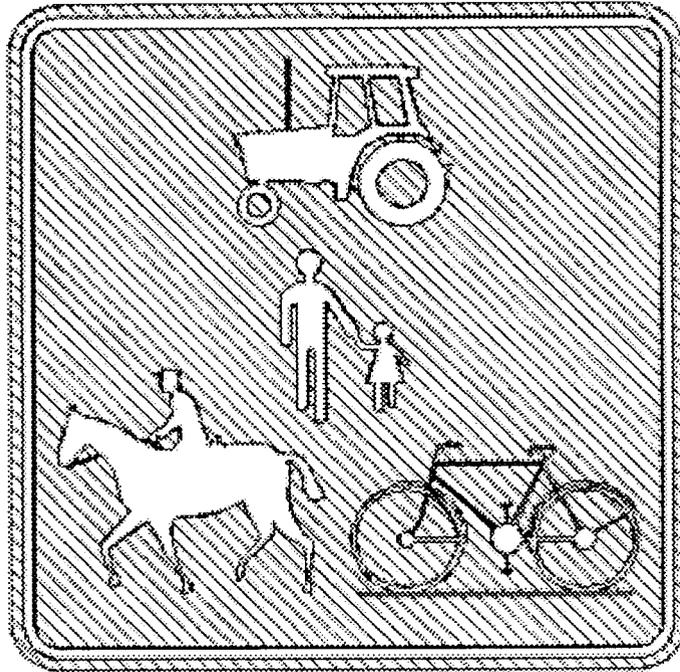
— Im zweiten Absatz des Textes werden nach den Wörtern «zu einem verkehrsberuhigten Bereich» die Wörter «oder zu einer Begegnungszone» eingefügt.

3. - In der Überschrift beim Verkehrsschild F12b werden nach den Wörtern «eines verkehrsberuhigten Bereichs» die Wörter «oder einer Begegnungszone» hinzugefügt.

— Im einzigen Absatz des Textes werden nach den Wörtern «aus einem verkehrsberuhigten Bereich» die Wörter «oder aus einer Begegnungszone» eingefügt.

4. Es werden folgende Verkehrsschilder eingefügt:

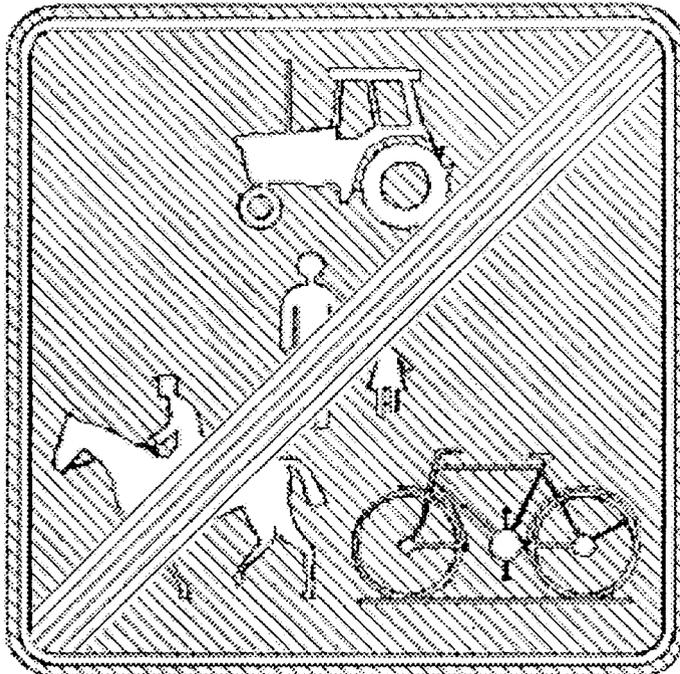
«F99C



Weg, der den landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten ist

Das Verkehrsschild kann entsprechend der Kategorie oder den Kategorien von Verkehrsteilnehmern, die zum Verkehr auf diesem Weg zugelassen sind, angepasst werden.

F101c



Ende des Weges, der den landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fußgängern, Radfahrern und Reitern vorbehalten ist

Das Verkehrsschild kann entsprechend der Kategorie oder den Kategorien von Verkehrsteilnehmern, die zum Verkehr auf diesem Weg zugelassen sind, angepasst werden.»

Art. 34 - Artikel 81.3.2 desselben Erlasses wird aufgehoben.

Art. 35 - Im gesamten Erlass wird der Begriff «Behinderte» durch den Begriff «Personen mit Behinderung» ersetzt.

Art. 36 - Im gesamten Erlass wird der Begriff «reflektierend» durch den Begriff «retroreflektierend» ersetzt.

Art. 37 - Ein Artikel 85.2 wird eingefügt.

«Die nachstehend wiedergegebenen Verkehrsschilder dürfen bis zum 1. Juni 2015 beibehalten werden.

F1



Beginn einer geschlossenen Ortschaft

Dieses Verkehrsschild wird an jeder Zufahrt zu einer geschlossenen Ortschaft auf der rechten Seite aufgestellt; es kann links wiederholt werden.

F3



Ende einer geschlossenen Ortschaft».

Art. 38 - Vorliegender Erlass tritt am 1. Januar 2004 in Kraft, mit Ausnahme der Artikel 4, 20, 23, 30 Nr. 2, 35 und 36, die am ersten Tag des Monats nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft treten.

Art. 39 - Unser Minister der Mobilität und des Transportwesens ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 4. April 2003

ALBERT

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Mobilität und des Transportwesens
Frau I. DURANT

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 8 septembre 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

P. DEWAELE

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 8 september 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAELE