



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

# Aktuelle Themen und Fragestellungen zu Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit

Vortrag beim Behördenseminar IVU am 24. Oktober 2019 in Stuttgart

Gerhard Scholl  
Oberste Straßenverkehrsbehörde



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 

# 1. Neue Entwicklungen

## 1.1 **StVO-Novelle**

## 1.2 **Luftreinhaltung** – Beschilderung von Streckenverboten

## 1.3 **Lärmaktionsplanung** – Bindungswirkung von LAP

## 1.4 Maßnahmen gegen **Autoposing**

## 1.5 Markierung von **Radwegen**

# 2. Fachaufsicht

## 2.1 Verkehrsstärken **verkehrsberuhigter Bereich**

## 2.2 **FGÜ** versus Tempo 20-Zone

## 2.3 Zulässigkeit von **Pförtnerampeln**

## 1.1 StVO-Novelle

Erweiterung der derzeitigen **Erprobungsklausel** in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz StVO durch Ausnahme vom Gefährdungserfordernis des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO, zudem Schaffung einer Einvernehmensregelung mit den Kommunen.

Das Vorliegen einer Gefahrenlage entfällt zwar als Voraussetzung für eine Erprobung, Erprobung setzt aber weiterhin voraus, dass der Bund einen entsprechenden Änderungsbedarf in der StVO sieht und die zu erprobende Maßnahme dem geltenden Recht entspricht („nur mit den Mittel der StVO“).

So ist z.B. eine Erprobung eines allgemeinen Tempolimits innerhalb geschlossener Ortschaften auf Grundlage dieser Erprobungsklausel nicht möglich.

## 1.1 StVO-Novelle

„Um den Ländern einen größeren Handlungsspielraum zu eröffnen, wird zunächst die derzeitige Erprobungsklausel in § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz wie folgt erweitert: Die neue Nummer 7 des § 45 Absatz 9 Satz 4 nimmt Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz von der Regelung des § 45 Absatz 9 Satz 3 aus. Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen bedürfen damit nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (nach der Rechtsprechung eine um ca. 2/3 gesteigerte Gefahrenlage) für eines der in § 45 genannten Rechtsgüter.

## 1.1 StVO-Novelle

Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der Straßenverkehrs-Ordnung möglich.

**Eine weitergehende Öffnung des Straßenverkehrsrechts für zeitlich und örtlich begrenzte Verkehrsversuche bedarf einer Änderung auf Gesetzesebene, die derzeit geprüft wird.“**

## 1.1 StVO-Novelle

Für die **Erprobung** einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h wäre die rechtliche Zulässigkeit der zur Erprobung getroffenen Maßnahmen als endgültige Regelung erforderlich (VGH Mannheim, Beschluss vom 26.10.1994 – 5 S 2344/94, NZV 1995, 45 ff.); daran fehlt es vorliegend wegen der Entscheidung des Verordnungsgebers gegen ein allgemeines Tempolimit von 30 km/h innerorts.

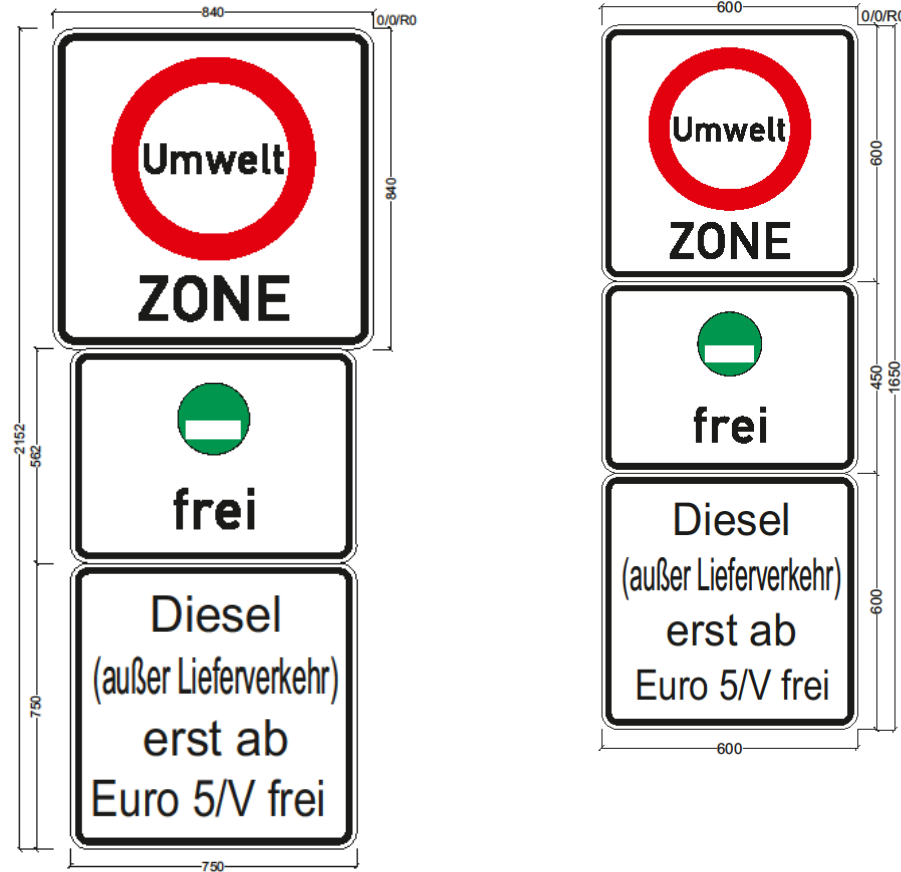
Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung wäre rechtswidrig und würde von einem angerufenen Gericht aufgehoben.

## 1.1 StVO-Novelle

Dem angerufenen Verwaltungsgericht wäre eine Ermessensentscheidung über die Rechtmäßigkeit eines Modellversuchs Tempo 30 km/h grundsätzlich verwehrt:

- Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH Mannheim NZV 95, 45) hat eine bindende Grundsatzentscheidung über die rechtliche Zulässigkeit der zur Erprobung getroffenen Maßnahmen als endgültige Regelung getroffen und
- der Gesetz- und Verordnungsgeber hat in der anstehenden StVO-Novelle klar formuliert, dass Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts möglich sind.

# 1.1 Luftreinhaltung – Beschilderung von Umweltzonen



Quelle: Verkehrsministerium



## 1.1 **Luftreinhaltung** – Beschilderung von Streckenverboten

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg erteilt das Einvernehmen für die Anordnung von Einzelstreckenverboten mit der Verkehrszeichenkombination

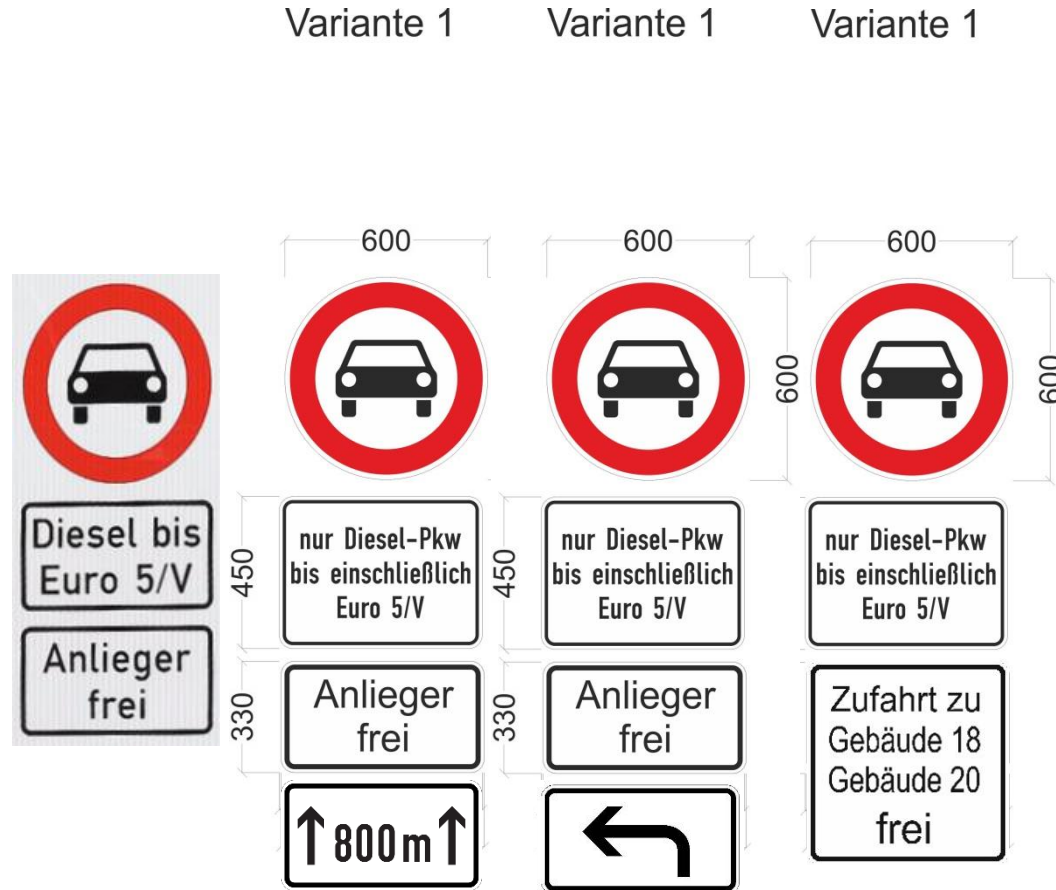
„Verbot für Kraftwagen“ (Zeichen 251 StVO),

Zusatzzeichen „nur Diesel-Pkw bis einschließlich Euro 5“,

Zusatzzeichen 1020-30 StVO „Anlieger frei“ und

Zusatzzeichen 1001-30 bzw. 1001-31 „auf ... m“ bzw. „auf ... km“ zur Visualisierung der Länge der Verbotsstrecke.

# 1.1 Luftreinhaltung – Beschilderung von Streckenverboten



## 1.1 **Luftreinhaltung** – Beschilderung von Streckenverboten

Die Zustimmung für die Anordnung des Zusatzzeichens „nur Diesel-Pkw bis einschließlich Euro 5“ erfolgt auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (Rn. 46 zu §§ 39-43 StVO).

Die Zustimmung für die Anbringung von drei Zusatzzeichen unter Abweichung von den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (Rn. 47 zu §§ 39-43 StVO) erfolgt auf der Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 46 Absatz 2 StVO (Rn. 149 zu § 46 StVO) unter Beachtung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 13. März 2008, BVerwG 3 C 18.07.

## 1.1 **Luftreinhaltung** – Beschilderung von Streckenverboten

Dementsprechend entfällt bei der **Vorankündigung** des Verkehrsverbots an einmündenden Straßen das Zusatzzeichen 1001-30 bzw. 1001-31 „auf ... m“ bzw. „auf ... km“.

Hier wird das Zusatzzeichen 1000-11 bzw. 1000-21 „Vorankündigung linksweisend“ bzw. „Vorankündigung rechtsweisend“ angeordnet.

## 1.3 Lärmaktionsplanung – Bindungswirkung von LAP

### Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte

Für **nicht kartierungspflichtige Straßenabschnitte** gilt folgende Vorgehensweise:

Werden im Lärmaktionsplan auf freiwilliger Basis weitere Straßen einbezogen, die nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG fallen, obliegt die **Ermessensausübung** für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen **Verkehrsbehörde**.

Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.

Die Anordnung unterliegt dem **Zustimmungsvorbehalt** der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV).

## 1.3 Lärmaktionsplanung – Bindungswirkung von LAP

### Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte

#### § 47b BImSchG Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die Begriffe

[...]

3. „Hauptverkehrsstraße“ eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr);

[...]

*Anmerkung: Das entspricht einer täglichen Verkehrsstärke von ca. 8.2000 Kraftfahrzeugen; Kreisstraßen und kommunale Straßen sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne des BImSchG.*

## 1.3 Lärmaktionsplanung – Bindungswirkung von LAP

### Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte

Das bedeutet, dass die Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen können.

Grundsätzlich sind die Fachbehörden nach wie vor an die **ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften** gebunden, was auch vom VGH in seiner Urteilsbegründung bestätigt wird.

In Baden-Württemberg wurden mit dem **Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung** weitere, für die Landesbehörden verbindliche, ermessenslenkende Festlegungen erlassen.

## 1.4 Maßnahmen gegen Autoposing

Das Verhalten des sog. „Posings“, des Zurschaustellens PS-starker Fahrzeuge, stellt besonders in städtischen Gebieten (beispielsweise in Mannheim und Stuttgart) ein zunehmendes Problem für die Verkehrssicherheit dar.

Aufmerksamkeitsheischendes „Posing“ ist gekennzeichnet durch lautes Aufheulenlassen der Motoren, schnelles Beschleunigen, abruptes Abbremsen und lärmendes Hin- und Herfahren.

Hierdurch werden andere Verkehrsteilnehmer beeinträchtigt, verunsichert und gefährdet. Fußgänger und Radfahrer sind den resultierenden Gefahren in besonderem Maße ausgesetzt. Neben der Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls verursacht dies zudem gerade in Wohngebieten Ruhestörungen und belästigt neben den Verkehrsteilnehmern auch die Anwohner.



## 1.4 Maßnahmen gegen Autoposing

Nach § 30 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Insbesondere ist es verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.

Verstöße hiergegen werden nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog mit 10 Euro geahndet, was nach Auffassung der Landesregierung unzureichend ist. Das Ministerium für Verkehr setzt sich daher beim Bund seit langem für eine zügige Erhöhung des Sanktionsniveaus für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotential ein.

## 1.4 Maßnahmen gegen Autoposing

Bei wiederholten Verstößen gegen die Verbote des § 30 Absatz 1 StVO kommen auch auf das Polizeirecht gestützte Platzverweise und Unterlassungsverfügungen mit Zwangsgeldandrohung (1000 Euro statt den vorgesehenen 10 Euro Bußgeld) in Betracht, wovon in der Praxis auch Gebrauch gemacht wird.

Mit der sogenannten Gelben Karte kann über fahrerlaubnisrechtliche Konsequenzen des Fehlverhaltens im Wiederholungsfall hingewiesen werden.

Dieses vom Ministerium für Verkehr und dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration geschaffene und eingesetzte Instrument wird nach den vorliegenden Erkenntnissen im Bereich des Auto-Posings insbesondere im Stadtgebiet Mannheim angewandt.

## 1.4 Maßnahmen gegen Aotoposing

Bei Bedenken hinsichtlich der charakterlichen Eignung infolge wiederholter Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften kann zudem ein medizinisch-psychologisches Gutachten angeordnet werden.

Richtungsweisendes Urteil des VG Karlsruhe 17. Dezember 2018

Der VGH Mannheim hat mit Beschluss vom 4. Juni 2019 das Urteil des VG Karlsruhe vom 17. Dezember 2018 bestätigt.

## 1.5 Markierung von **Radwegen**

### **Radschnellwege**

Der Bund will die Farbe „Grün“ künftig für Markierungen nach RAL verwenden möchte. Daher ist eine Verwendung von „Grün“ für die Markierung von Radschnellwegen, wie bislang vom VM vorgeschlagen, nicht mehr anwendbar.

Bei der Dienstbesprechung StVO I\_2019 mit den Regierungspräsidien am 8. April 2019 wird festgelegt, dass die **Farben Weiß, Rot und Türkis** zu verwenden sind.

Teilweise wurde die grüne Markierung von Radwegen bereits umgesetzt (zum Beispiel in Reutlingen).

Vorhandene andere Markierungsfarben (Blau, Grün) werden erst dann abgeändert, wenn sie abgängig sind.

## 1.5 Markierung von Radwegen

### Fahrradstraßen

Der BLFA-StVO ist der Auffassung, dass auch bei der Einrichtung von Fahrradstraßen das Prinzip der selbsterklärenden Straße gilt.

Ein Rückbau eines baulich abgesetzten Radweges ist straßenbaurechtlich zwar nicht zwingend; um aber ein richtiges Verhalten der Verkehrsteilnehmer insgesamt zu gewährleisten, sollte zur Verdeutlichung der Rechtssituation eine parallele Vorhaltung von Radweg und Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen möglichst vermieden werden.

Bei Vorhandensein eines baulich abgetrennten Radweges bietet sich die Anordnung des Zeichens 239 StVO „Gehweg“ zur Verdeutlichung an.

## 1.5 Markierung von Radwegen

### Fahrradstraßen

Die Anordnung einer Fahrradstraße mit ihrem generellen Bedeutungs- und Regelungsgehalt – Förderung und Beschleunigung des Radverkehrs – ist keine Maßnahme der Verkehrsberuhigung und somit nicht geeignet, in eine Tempo 30-Zone (Maßnahme der Verkehrsberuhigung) integriert zu werden.

Zudem handelt es sich bei dem Zeichen 244.1 (Fahrradstraße) im Unterschied zu Zeichen 274.1 (Tempo 30-Zone) um eine streckenbezogene Anordnung.

Die Tempo 30-Zonen-Beschilderung ist aufzuheben, wo eine Fahrradstraße beginnt, da eine geschwindigkeitsbezogene Zonenbeschilderung nicht durch ein Fahrradstraßen-Zeichen aufgehoben werden kann.

## 2. Fachaufsicht

## 2.1 Verkehrsstärken **verkehrsberuhigter Bereich**

Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „**sehr geringer Verkehr**“ (VwV-StVO zu Zeichen 325.1)

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“, gehen für Wohnstraßen ohne separate Anlagen für den Fußverkehr von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) bis zu 500 Fahrzeugen am Tag aus.

Demnach kann für die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches unter Beachtung der Maßgabe eines „sehr geringen Verkehrs“ in der Regel ein DTV

- bis zu **500 Fahrzeugen am Tag** zugrunde gelegt werden.



## 2.1 Verkehrsstärken **verkehrsberuhigter Bereich**

Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „**sehr geringer Verkehr**“ (VwV-StVO zu Zeichen 325.1)

Das Ministerium für Verkehr hat keine Bedenken, wenn Straßen mit einem DTV bis

- max. **1.000 Fahrzeugen am Tag** mit eingehender Begründung der vor Ort zuständigen Verkehrsbehörde

und im Einzelfall Straßen mit einem DTV bis

- max. **2.000 Fahrzeugen am Tag** mit eingehender Begründung der vor Ort zuständigen Verkehrsbehörde und Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde einer umfassenden ordnungsrechtlichen und planerischen Abwägung unter Würdigung aller Sicherheitsaspekte unterzogen werden.

## 2.1 Verkehrsstärken **verkehrsberuhigter Bereich**

Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs „**sehr geringer Verkehr**“ (VwV-StVO zu Zeichen 325.1)

Bei derart hohen Verkehrsstärken des Fahrzeugverkehrs müssen die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen entsprechend den Vorgaben in der VwV-StVO durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat.

In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

## 2.2 **FGÜ** versus Tempo 20-Zone

Die Verhaltensrechte und -pflichten an Fußgängerüberwegen (FGÜ, auch Zebrastreifen) sind in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) geregelt (Zeichen 293 StVO).

Die Voraussetzungen für die Anordnung und Anlage von Fußgängerüberwegen sind in der begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) als verbindliche Weisung des Ordnungsgebers an die Straßenverkehrsbehörden ausgeführt.

Die VwV-StVO wiederum verweist auf die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Verkehrsblatt 2001, S. 474 veröffentlicht hat.

## 2.2 **FGÜ** versus Tempo 20-Zone

Der aktuelle Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg konkretisiert den Einführungserlass der R-FGÜ 2001 und zeigt die erweiterten Möglichkeiten zur Anordnung von Zebrastreifen auf und beschreibt, was für die Planung sicherer und angenehm nutzbarer Zebrastreifen wichtig ist.

Die Einrichtung von Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h für zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängerverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (Tempo 20-Zone - verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) ist in § 45 Abs. 1d StVO geregelt und wird als Zeichen 274.1 StVO angeordnet.

## 2.2 FGÜ versus Tempo 20-Zone

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen soll durch die Tempo 20-Regelung das Queren des geschwindigkeitsgedämpften Straßenabschnitts an beliebigen Stellen erleichtert werden.

Dem gegenüber schreibt § 25 Abs. 3 StVO eine Benutzungspflicht von Fußgängerüberwegen vor.

In den Richtlinien (R-FGÜ) sind Regelungen für die Anlage von FGÜ nur für Straßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen, in Tempo 30- Zonen nur ausnahmsweise.

Für Tempo 20-Bereiche sind keinerlei Regelungen enthalten, weil davon ausgegangen werden kann, dass hier die notwendige Bündelungsfunktion der Fußgängerüberwege nicht erreicht wird und FGÜ generell nicht erforderlich sind.

## 2.2 **FGÜ** versus Tempo 20-Zone

Der Hintergrund dieser Regelungen ergibt sich aus den amtlichen Begründungen zu den jeweiligen Vorschriften.

Tempo-20-Zonen sollen nur für zentrale städtische Bereiche mit beidseitig vorhandenen Geschäften und hohem Fußgänger-verkehrsaufkommen angeordnet werden.

Die Fußgänger sollen nach Belieben und gefahrlos ständig die Straßenseiten wechseln können. Fußgängerüberwege dagegen sollen den Fußgängerverkehr bündeln.

## 2.2 FGÜ versus Tempo 20-Zone

Diese Ausführungen zeigen, dass die Anordnung eines FGÜ zum sicheren Queren der Straße an einer definierten Stelle mit einer Benutzungspflicht in gänzlichem Widerspruch steht zum Anordnungsziel eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches, nämlich der Erleichterung des Querens der Straße an jeder beliebigen Stelle.

Anordnungsinhalte und Anordnungsziele widersprechen sich. Insofern ist eine Kombination dieser Anordnungen ausgeschlossen.

## 2.3 Zulässigkeit von **Pförtnerampeln**

Die Einrichtung von Pförtnerampeln ist grundsätzlich nicht zulässig.

§ 39 Absatz 1 StVO: „Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.“

Den Straßenverkehrsbehörden ist es rechtlich verboten, ohne objektiv zwingenden Grund (vgl. § 45 Absatz 9 StVO) Zeichen anzuordnen und aufstellen zu lassen, auch wenn dies nachdrücklich gefordert ist.



## 2.3 Zulässigkeit von **Pförtnerampeln**

Die Vorschrift des § 45 Absatz 9 („besondere Umstände“, „zwingend geboten“, „besondere örtliche Verhältnisse“, „Gefahrenlage“) ist nicht nur ein Hinweis oder eine Anregung, sondern eine verbindliche Anweisung des Verordnungsgebers.

Enthalten Anordnungen durch Lichtzeichen Ge- und Verbote, stellen sie ebenfalls wie Verkehrszeichen Verwaltungsakte in Form einer Allgemeinverfügung dar.

Nur besondere Umstände können Anordnungen begründen, nicht aber „überdurchschnittliche Verkehrsbelastung“ oder andere allgemeine Erwägungen.

## 2.3 Zulässigkeit von **Pförtnerampeln**

Anders verhält es sich bei einem planerischen Ansatz, der in einem Luftreinhalteplan enthalten ist.

Der Ansatz muss hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der Luftreinhaltung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden.

Ein planerischer Ansatz, der Veränderungen von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den durch Beschränkungen und Verbote – hier den durch gezielt angeordnete und eingerichtete Streckenwiderstände – verdrängten Verkehr aufnehmen sollen.

## 2.3 Zulässigkeit von **Pförtnerampeln**

Das Verkehrskonzept muss den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen genügen.

Bei der Prüfung eines Eingriffes in den fließenden Verkehr müssen die Grundsätze der Erforderlichkeit, der Eignung und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme sowie die mit der Maßnahme verbundenen Nachteile in einer Gesamtschau berücksichtigt und bewertet werden.

# Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

## Kontakt

### **Gerhard Scholl**

Oberste Straßenverkehrsbehörde  
Referat 46 - Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit -

Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg  
Dorotheenstraße 8  
70173 Stuttgart  
Telefon: +49 (711) 231-5711  
E-Mail: [gerhard.scholl@vm.bwl.de](mailto:gerhard.scholl@vm.bwl.de)  
Internet: [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei der Verarbeitung durch das Ministerium für Verkehr finden sich im Internet unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=14414>. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.