



Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW
mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen
und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen
am 08./09. Juni 2022 in Bad Sassendorf - VIB I/2022

III B 3 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 01./02. Dezember 2021, VIB II/2021	3
2. Regelungen im Zusammenhang mit dem Zuständigkeitswechsel für Autobahnen	4
2.1 Gültigkeit von Erlassen mit Bezug zur Autobahn des für Verkehr zuständigen Ministeriums in Nordrhein-Westfalen	4
2.2 Zuständigkeit für die Verhinderung von Falschfahrten	4
2.3 Autobahnbedarfsumleitungen	5
3. Berücksichtigung von Verkehrsmengen bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen	6
4. Begrenzungsmarkierung (Zeichen 295) auf Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften	8
5. Durchführung von Verkehrsschauen	10
6. Zuständigkeit für die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion	11
7. Ausnahmen von Verkehrsverboten für Anlieger durch Zusatzzeichen 1020-30	14

8.	Einheitliche Systematik der Wegweisung bei der Gestaltung und Ausführung der örtlichen Beschilderung	16
9.	Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum	17
10.	Temporäre Sperrungen von Straßen im Nahbereich von Schulen für den Kfz-Verkehr („Schulstraßen“)	18
11.	Netzwerk Unfallkommission	21
12.	Sonstiges	
	12.1 Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und „Sharrows“ auf Fahrbahnen	22
	12.2 Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis	24

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 01./02. Dezember 2021 - VIB II/2021

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Regelungen im Zusammenhang mit dem Zuständigkeitswechsel für Autobahnen

2.1 Gültigkeit von Erlassen mit Bezug zur Autobahn des für Verkehr zuständigen Ministeriums in Nordrhein-Westfalen

Alle Erlasse mit Autobahn-Bezug des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen behalten ihre Gültigkeit, sofern sie Sachverhalte regeln, die außerhalb der Zuständigkeit des Bundes liegen.

Die Grenze der straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeit zwischen Autobahn und nachgeordnetem Straßennetz ist durch die straßenrechtliche Widmungsgrenze festgelegt; der Standort der Zeichen 330.1 / 330.2 (Autobahn / Ende der Autobahn) ist hierfür nicht maßgeblich (vgl. Niederschrift zu TOP 3.4 der Sitzung des BLFA-StVO am 25./26.09.2018).

2.2. Zuständigkeit für die Verhinderung von Falschfahrten

Falschfahrten auf Autobahnen können sowohl an den Autobahnanschlussstellen als auch im Bereich von Autobahnrastplätzen und Autobahnbaustellen entstehen.

Die Federführung bei Maßnahmen zur Verhinderung von Falschfahrten lag in Nordrhein-Westfalen bis zum 31.12.2020 bei den Bezirksregierungen als den für Autobahnen originär zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Seit dem 01.01.2021 ist mit der Zuständigkeit für die Autobahnen auch die Federführung bei Maßnahmen zur Verhinderung von Falschfahrten auf die Autobahngesellschaft des Bundes (AdB) übergegangen. Die Auswertung von Falschfahrten erfolgt weiterhin durch die Polizei. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Maßnahmen im Bereich des Basisstraßennetzes erfolgt durch die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden, für Maßnahmen im Bereich der Rampe obliegt diese Zuständigkeit der AdB, wobei die Zuständigkeitsgrenze zwischen Autobahn und nachgeordnetem Straßennetz durch die straßenrechtliche Widmungsgrenze bestimmt wird. Sollte sich im Bereich einer Anschlussstelle akuter Handlungsbedarf nach vermehrter Feststellung von Falschfahrten ergeben, bedarf es zur kurzfristigen Abhilfe der Abstimmung eines

wirksamen Maßnahmenkonzept unter Beteiligung aller zuständigen Behörden im Rahmen einer eigens hierfür einberufenen Verkehrsschau.

2.3. Autobahnbedarfsumleitungen

Bedarfsumleitungen für den Autobahnverkehr (Zeichen 460 StVO) sollen den Verkehr im Bedarfsfall über das nachgeordnete Straßennetz von einer Anschlussstelle an der Störungsstelle vorbei zu einer anderen, in der Regel der nächstgelegenen Anschlussstelle führen. Für die meisten Autobahnabschnitte bestehen Bedarfsumleitungen. Sind diese nicht vorhanden, liegen die Gründe oft bei unzureichenden Durchfahrtshöhen oder Gewichtsbeschränkungen im Bereich des nachgeordneten Straßennetzes.

Neufestlegungen von Bedarfsumleitungen oder wesentliche Änderungen kommen nur selten vor. Falls Änderungsbedarf besteht, erfolgt die Federführung durch die Autobahngesellschaft des Bundes, auch vor dem Hintergrund, dass die Bedarfsumleitungsstrecken oft über die Zuständigkeitsgebiete mehrerer Straßenverkehrsbehörden verlaufen. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Maßnahmen im Bereich des Basisstraßennetzes erfolgt durch die jeweils örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Bei Neufestlegung oder dauerhaften Änderungen von Bedarfsumleitungsstrecken sind diese dem Referat Verkehr im Betriebssitz des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen zu melden. Dort werden die Änderungen in die Datenbank NWSIB-Online eingetragen.

3. Berücksichtigung von Verkehrsmengen bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen

Unter Bezugnahme auf TOP 16 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) 2014 vom 09./10.04.2014 bittet der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vor dem Hintergrund von in der Praxis auftretenden Unsicherheiten bei der Anordnung um Verdeutlichung, dass beim Einsatz von Fußgängerüberwegen (FGÜ) auch weiterhin eine Unterschreitung der Grenzwerte aus den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“, Ausgabe 2001 (R-FGÜ 2001), dem Erlass des seinerzeitigen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25.04.2002 (Az. VI B 3 - 78-26/1) entsprechend ermöglicht und befürwortet wird.

Der o. g. Erlass vom 25.04.2002 stützt sich auf einen Modellversuch „Fußgängerüberwege in Nordrhein-Westfalen“ aus dem Jahr 1999. Dieser hat aufgezeigt, dass FGÜ auch unabhängig von den in den R-FGÜ genannten Einsatzgrenzen eingesetzt werden können, wenn folgende Anforderungen erfüllt sind:

- gute Erkennbarkeit des FGÜ
- ausreichende Sicht zwischen Kraftfahrzeugführenden und Zufußgehenden
- kurze Querungswege
- angepasste Geschwindigkeit (wo dies möglich ist)
- keine Überholmöglichkeit
- niedrige Baukosten

Die aus dem Modellversuch gewonnen Erkenntnisse wurden in den „Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen“ von März 2002 berücksichtigt, in denen u. a. aufgeführt ist, dass FGÜ auch im Zuge schwach belasteter Straßen und bei nur wenigen Querungen durch Zufußgehende zum Einsatz kommen können.

Hierzu wurde im Rahmen der VIB 2014 am 09./10.04.2014 unter TOP 16 konkretisiert, dass die in den R-FGÜ enthaltene Mindestgrenze der Fußverkehrsbelastung in Höhe von 50 Fg/h (Tabelle 2 R-FGÜ) bei der Anordnung von FGÜ in Nordrhein-Westfalen unterschritten werden kann.

Zudem wurde unter TOP 8 der VIB I/2018 vom 25./26.04.2018 festgehalten, dass die Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen aus dem Jahre 2002 auch weiterhin angewendet werden können, sofern es sich nicht um die Aufstellung von blau-weißen Pollern handelt. In diesem Fall besteht nach Rechtsauffassung des Bundesverkehrsministeriums (damals: BMVI) Verwechslungsgefahr mit offiziellen Verkehrseinrichtungen wie z. B. Sperrpfosten (Zeichen 600-60) oder Leipfosten (Zeichen 620).

Die Vorgaben des o. g. Erlasses und der VIB-Niederschriften sowie die Empfehlungen von März 2002 haben sich in Nordrhein-Westfalen bewährt und gelten daher unverändert fort. Bei der Anlage von FGÜ ist jedoch eine genaue Prüfung der vorgenannten Anforderungen durch die Straßenverkehrsbehörden, die Polizei und die zuständigen Baulastträger erforderlich.

Ergänzend wird das VM an das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (IM) herantreten mit der Bitte, die an FGÜ geschehenen Unfälle für einen Zeitraum von sechs Monaten zu erfassen, um die Diskussion um die Einsatzgrenzen von FGÜ auf eine belastbare Datenbasis stellen zu können.

4. Begrenzungsmarkierung (Zeichen 295) auf Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen spricht sich dafür aus, Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften regelmäßig mit einer beidseitigen Begrenzungsmarkierung (Zeichen 295, Schmalstrich) zu kennzeichnen und verweist hierzu auf das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 des Bundesverkehrsministeriums vom 17.04.2020 „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (Az: StB 11/7123.10/6-1-3172053). Mit diesem ARS hat der Bund die „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 21.04.2020 bekannt gegeben und die Länder gebeten, diese künftig besonders bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen zugrunde zu legen. Mit Erlass des VM vom 02.07.2020 (Az: III A 1) wurde der Landesbetrieb gebeten, das ARS zu berücksichtigen und die in den o. g. Grundsätzen aufgeführten Regelungen sowohl auf Bundes- als auch auf Landesstraßen anzuwenden. Unter Nr. 3.5 der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes ist aufgeführt: „Außerorts ist in der Regel ein gebundener Oberbau (Asphalt, Beton, Pflaster oder Platten) vorzusehen und ein gemeinsamer Geh- und Radweg wenn möglich durch einen beidseitigen weißen Schmalstrich zu kennzeichnen.“

Seit dem Inkrafttreten der „Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ am 28.04.2020 kann das Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung, Begrenzung von Fahrbahnen und Sonderwegen) auch zur Begrenzung von Sonderwegen - und damit von Radwegen - angeordnet werden. Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO lfd. Nr. 68 Spalte 3 Erläuterung Nr. 3. führt hierzu aus: „Als Begrenzung eines Sonderwegs kennzeichnet sie den Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils des Sonderwegs.“ Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist nicht auf straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) an Bundesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften beschränkt. Sie kann an allen öffentlichen Radwegen außerorts und innerorts erfolgen. Die Einsatzkriterien werden im Beschluss des Bundesrats vom 14.02.2020 (Drucksache 591/19) mit der Begründung zu Nr. 28 wie folgt erläutert: „Der Anwendungsbereich des Zeichens 295 soll auch die Kennzeichnung des Verlaufs von Sonderwegen umfassen. Dies ist insbesondere für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften, in denen Sonderwege in der Regel ohne eigene Straßenbeleuchtung geführt werden, zweckmäßig. Neue Verbote für die Zufahrt zu land- und forstwirtschaftlichen

Korrigierte Austauschseite

Flächen sind mit Aufbringen der Kennzeichnung nicht verbunden, weil das Überfahren der Kennzeichnung für alle Arten von *Grundstückszufahrten* und somit zum Beispiel auch für Feldzufahrten erlaubt ist. Auch für überbreite land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ergeben sich beim Befahren entsprechender Sonderwege insoweit keine Einschränkungen, wenn sie sich auf solchen nicht innerhalb der Begrenzungslinien bewegen können, da insoweit nur der Verlauf des für den Radverkehr bestimmten Teils gekennzeichnet wird (vergleiche Erläuterung) und sie insoweit nicht Adressat der Begrenzung sind. Die Änderung ist geeignet, allgemein die Verkehrssicherheit und speziell die Verkehrsführung des Radverkehrs zu verbessern und ist bereits in den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen, laufende Nummern 9.2.2 und 11.1.11, angesprochen.“

Das VM weist darauf hin, dass Zeichen 295 als amtliches Verkehrszeichen der StVO bzw. des Katalogs der Verkehrszeichen (VZKat) straßenverkehrsrechtlich anzuordnen ist und die Anordnung dabei stets durch die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens als Einzelfallentscheidung unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten erfolgt. Sind in straßenplanerischen oder straßenbaulichen Regelwerken amtliche Verkehrszeichen aufgeführt, entfalten diese keine Verbindlichkeit zur Anordnung, sondern besitzen lediglich empfehlenden Charakter. Die Entscheidung über die Anordnung von Verkehrszeichen - und somit auch von Begrenzungsmarkierungen (Zeichen 295) an Radwegen - liegt letztlich immer bei der örtlichen Straßenverkehrsbehörde.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass aus der in Nr. 3.5 der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes enthaltenen Formulierung „wenn möglich“ nicht hergeleitet werden kann, dass die Markierung ausnahmslos und in jedem Fall anzuordnen ist. Ähnliches gilt für die Formulierung „in der Regel“, bei der durch Definition eines Regelfalls die Möglichkeit eröffnet wird, in besonderen Einzelfällen Ausnahmen von der Regel zulassen zu können. Insofern ist Nr. 3.5 der o. g. Grundsätze des Bundes nicht als strikte Anordnungsvorgabe zu verstehen, sondern als Empfehlung der Straßenbaubehörden an die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Die Besprechungsteilnehmenden empfehlen die Anordnung von beidseitigen Begrenzungsmarkierungen (Zeichen 295, Schmalstrich) bei Neubau und Sanierung von straßenbegleitenden Radwegen außerhalb geschlossener Ortschaften und im Bestand insbesondere dort, wo auf Radwegen unzureichende Licht- und Sichtverhältnisse herrschen.

5. Durchführung von Verkehrsschauen

Die Bezirksregierung Detmold berichtet, dass einzelne Straßenverkehrsbehörden in den vergangenen zwei Jahren um Zustimmung zu einem Verzicht auf Durchführung von Verkehrsschauen gebeten haben. Obgleich diesen Bitten nicht entsprochen wurde, sei derzeit ein erheblicher Rückstand festzustellen, der sich bei objektiver Betrachtung seriös nicht auflösen ließe. Die Bezirksregierung Detmold bittet vor diesem Hintergrund um Diskussion, ob die Vorgaben des Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen aus dem Jahr 2013 (M DV) - insbesondere im Hinblick auf die dort festgelegten Fristen - noch zeitgemäß sind.

Ziffer IV. Nr. 2 Buchstabe a) der VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 3 StVO (Rn. 57) bestimmt, dass alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen ist. Auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, haben die Verkehrsschauen alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht, stattzufinden. Diese Fristen sind mit Einführungserlass vom 16.10.2013 (Az. III B 3 - 73-03/4) bereits im europarechtlich zulässigen Rahmen insofern verlängert worden, dass für Nordrhein-Westfalen Tabelle 1 des M DV Gültigkeit besitzt. Für eine weitere Aufweichung der bundesrechtlich festgelegten Zeiträume besteht landesrechtlich kein Spielraum.

Es besteht Einigkeit bei den Besprechungsteilnehmenden, dass die Einhaltung der Durchführungsintervalle eine Frage der Disziplin der beteiligten Behörden ist. Daher sind die zuständigen Behörden nochmals im Hinblick auf die rechtlichen Vorgaben und die Bedeutung der Verkehrsschauen zu sensibilisieren.

Nach Kenntnis der Bezirksregierung Münster führt das Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste NRW (LZPD) derzeit eine Abfrage unter den Polizeibehörden zur Erhebung von Verkehrsschauen durch. Das Ergebnis dieser Abfrage soll vom VM erfragt und im Rahmen der nächsten Verkehrsingenieur-Besprechung diskutiert werden. Die regelkonforme Durchführung von Verkehrsschauen - insbesondere im Hinblick auf die einzuhaltenden Fristen - soll darüber hinaus turnusmäßig auf die Tagesordnung der Verkehrsingenieurs-Besprechung gesetzt werden.

6. Zuständigkeit für die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion

Mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 2 der Verkehrsingenieur-Besprechung II/2021 am 01./02.12.2021 informiert das VM die Besprechungsteilnehmenden über den aktuellen Sachstand zum Verkehr mit Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen.

Das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes - Gesetz zum autonomen Fahren“ vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) ist am 28.07.2021 in Kraft getreten. Die dazugehörige „Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“, mit der die Ausführungsdetails geregelt werden, wurde am 20.05.2022 vom Bundesrat beschlossen (Bundesrats-Drucksache 86/22). Zum Zeitpunkt dieser Verkehrsingenieur-Besprechung ist die Verordnung noch nicht rechtskräftig.¹ Kernstück der Verordnung ist die „Verordnung zur Genehmigung und zum Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen“ (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebs-Verordnung – AFGBV). Mit der Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden im Wesentlichen folgende Sachverhalte geregelt:

- Verfahren für die Erteilung der Betriebserlaubnisse für Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA),
- Verfahren für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche durch die dafür nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörden,
- Technische Anforderungen an die Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion,
- Anforderungen an den Hersteller, den Halter und die Technische Aufsicht,
- Datenverarbeitung und Datensicherheit,
- Erprobungsgenehmigungen,
- Ordnungswidrigkeiten,
- Ergänzung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt).

¹ Die Verordnung ist am 01.07.2022 in Kraft getreten.

Gemäß Gesetz und Verordnung sind im Genehmigungsprozess mehrere Eignungsnachweise von verschiedenen Stellen zu erbringen. So hat der Fahrzeughersteller beispielsweise gegenüber dem KBA u. a. verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug die Fahraufgabe im jeweiligen festgelegten Betriebsbereich unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften selbständig bewältigt (§ 1e Absatz 2 Nr. 1 und 2 i. V. m. § 1f Absatz 3 Nr. 4 StVG). Das KBA prüft u. a., ob das Fahrzeug für den Verkehr im festgelegten Betriebsbereich geeignet ist und Leichtigkeit sowie Sicherheit von Verkehr und Personen gewährleistet sind (§ 4 Absatz 1 und 3 AFGBV). Die zuständige Bundes- oder Landesbehörde prüft u. a., ob der festgelegte Betriebsbereich für den Verkehr mit dem Fahrzeug geeignet ist und Leichtigkeit sowie Sicherheit von Verkehr und Personen gewährleistet sind (§ 9 Absatz 1 und 2 AFGBV).

Bei Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion besteht eine enge wechselseitige Verbindung zwischen Fahrzeug und Betriebsbereich und somit zwischen den Fähigkeiten des Fahrzeugs und der erforderlichen Beschaffenheit bzw. der Infrastruktur des Betriebsbereiches. Daraus folgt, dass bei der Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche besondere Anforderungen an die für die Genehmigung zuständigen Bundes- oder Landesbehörden gestellt werden. So ist im Hinblick auf den Nachweis, dass der Betriebsbereich für den Verkehr mit einem speziellen Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion geeignet ist, nicht nur kraftfahrzeugtechnischer Sachverstand, sondern auch hinreichender Sachverstand zur erforderlichen Funk-Netzabdeckung im Betriebsbereich erforderlich.

Hierzu kann die für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche zuständige Bundes- oder Landesbehörde einen amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr, einen technischen Dienst mit Gesamtfahrzeugbefugnissen der jeweiligen Fahrzeugklassen oder eine andere geeignete Stelle mit der Begutachtung der Geeignetheit des Betriebsbereiches sowie weitere Gutachten zur Bestätigung der im Rahmen der Genehmigung zu prüfenden Voraussetzungen auf Kosten des Halters beauftragen, soweit dies für die Antragsprüfung erforderlich ist (§ 9 Absatz 3 AFGBV).

Die Besprechungsteilnehmenden kommen überein, dass die örtlichen (unteren) Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche zuständig sein sollen. Demnach soll die Genehmigung künftig den Mittleren und Großen kreisangehörigen Städten sowie den Kreisfreien Städten obliegen; für sonstige (kleine) kreisangehörige Städte und Gemeinden übernehmen die jeweiligen Kreise diese Funktion. Dies wird als zweckdienlich erachtet, weil diese Behörden für den öffentlichen Verkehr auf ihrem Straßennetz

hauptverantwortlich zeichnen und zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen befugt sind.

Es ist denkbar, dass die örtlich zuständigen Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden bei der Genehmigung der Betriebsbereiche Unterstützung durch die Bezirksregierungen erhalten, die derzeit für die Genehmigung von Kfz mit automatisierter Fahrfunktion gemäß § 70 StVZO zuständig sind und daher über entsprechenden fahrzeugtechnischen Sachverstand verfügen. Hierzu haben die Bezirksregierungen Arnberg und Düsseldorf bereits ihre Hilfsbereitschaft signalisiert.

Die Delegation der Zuständigkeit für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche auf die örtlichen Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden soll in die Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung vom 5. Juli 2016 im Rahmen der nächsten Änderung der Verordnung aufgenommen werden.

Bis zum Inkrafttreten dieser landesrechtlichen Regelung sind die Bezirksregierungen für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche gemäß § 8 Absatz 3 Landesorganisationsgesetz NRW zuständig. Sofern ein festgelegter Betriebsbereich durch eine Bezirksregierung zu genehmigen ist, bittet das VM die Bezirksregierungen, sich dabei möglichst eng mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

7. Ausnahmen von Verkehrsverboten für Anlieger durch Zusatzzeichen 1020-30

Die Bezirksregierung Detmold erkundigt sich nach den straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen für die Kombination von Verkehrsverboten, insbesondere Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei).

Hierzu führt das VM aus, dass Verkehrsverbote gemäß Abschnitt 6 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO unter die Vorgaben des § 45 Absatz 9 StVO fallen und daher nur angeordnet werden dürfen, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist und wenn zudem aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgebliche Anordnungsvoraussetzung für Verkehrsverbote ist daher das Vorhandensein einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO. Durch Zusatzzeichen 1020-30 kann dem Anliegerverkehr eine Ausnahme von einem solchen Verkehrsverbot gewährt werden (Ausnahmeerlaubnis). Insofern sind an die straßenverkehrsrechtliche Anordnung solcher Zeichenkombinationen hohe Anforderungen gestellt.

Aus straßenrechtlicher Sicht ist festzuhalten, dass durch die in Rede stehende Anordnung der Gemeingebrauch der Straße auf den Anliegerverkehr beschränkt wird. Das Straßenverkehrsrecht berechtigt jedoch nicht zu dauerhaften Maßnahmen, die die straßenrechtliche Widmung einschränken. Deshalb ist entweder von vorneherein die Widmung der Straße zu beschränken oder im Nachhinein eine Teileinziehung gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) durch die Straßenbaubehörde zu veranlassen. Für eine Teileinziehung müssen „überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls“ vorliegen (vgl. § 7 Absatz 3 StrWG NRW).

Da die Kombination eines Verkehrsverbots nach Abschnitt 6 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO mit Zusatzzeichen 1020-30 eine Beschränkung des Gemeingebrauchs bewirkt, darf eine solche Anordnung auf dem klassifizierten Straßennetz nicht zum Einsatz kommen, da klassifizierte Straßen gemäß ihrer Widmung allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen sollen. Andernfalls muss die klassifizierte Straße zur Gemeindestraße abgestuft werden.

Weiterhin berichtet das VM, dass es im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Legaldefinition für „Anlieger“ gibt. Gleichwohl hat sich in der deutschen Rechtsprechung im Zusammenhang mit Ausnahmeerlaubnissen für Anlieger seit vielen Jahren folgende Rechtsauffassung durchgesetzt:

Anlieger sind Personen, die die gesperrte Straße bewohnen oder Eigentümer oder Nutzungsberechtigte eines Grundstücks an dieser Straße sind. Anlieger sind auch Personen, die mit diesen Bewohnern, Eigentümern oder Nutzungsberechtigten in eine Beziehung treten wollen. Dabei ist es nicht erheblich, ob diese Beziehung auch tatsächlich zustande kommt, die Absicht ist ausreichend, um Anlieger zu sein. Eigentümer oder Nutzungsberechtigte von Grundstücken, die an einer nicht gesperrten Straße liegen, welche jedoch nur über eine andere, gesperrte Straße erreicht werden können, sind ebenfalls Anlieger.

Wenn die Straße lediglich zur Durchfahrt, zur Abkürzung oder zum Parken genutzt wird, liegt kein Anliegerverkehr vor; in diesen Fällen ist die Nutzung der gesperrten Straße für Nicht-Anlieger unzulässig.

Mehrere Bezirksregierungen berichten, dass Kontrolle und Ahndung solcher Verkehrsverstöße in der Praxis nur schwer durchführbar und selten zielführend sind. Maßgeblicher Grund hierfür ist, dass ein belastbarer Nachweis, dass ein bestimmtes Fahrzeug tatsächlich zum berechtigten Anliegerverkehr gehört, kaum durch äußere Merkmale erbracht werden kann. Hierfür wird in der Regel die fahrzeugführende Person im Rahmen der polizeilichen Verkehrskontrolle befragt. Dabei werden erfahrungsgemäß oftmals falsche Angaben gemacht, was den Nachweis von Verkehrsverstößen deutlich erschwert.

Sofern der Kraftfahrzeugverkehr, der eine Straße lediglich zur Durchfahrt, zur Abkürzung oder zum Parken nutzt, minimiert oder auf ein für die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten verträgliches Maß reduziert werden soll, könnten bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen wirksamer und zweckdienlicher sein als die in Rede stehende Anordnung.

8. Einheitliche Systematik der Wegweisung bei der Gestaltung und Ausführung der örtlichen Beschilderung

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen berichtet, dass in einigen Städten (unter anderem: Köln, Wuppertal, Remscheid und Bochum) die vorhandene und auch geplante Wegweisung den gültigen Richtlinien widerspricht. Insbesondere die Wegweisertypen sowie die Grundfarben der Wegweiser entsprechen nicht den Regelwerken.

Nach der Verwaltungsvorschrift zu Anlage 3 Abschnitt 10 Rn. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung richten sich Ausgestaltung und Aufstellung der wegweisenden Zeichen außerhalb von Autobahnen nach den Richtlinien für wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB). Aufgrund dieses Verweises in der VwV-StVO sind die Regelungen der RWB immer zu beachten.

9. Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Raum

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG) hat mit seinem Beschluss vom 20.11.2020 entschieden, dass das Aufstellen von Fahrrädern im öffentlichen Straßenraum *zum Vermieten* Sondernutzung ist. Analog dazu stellt auch das stationsunabhängige Aufstellen von Elektrokleinstfahrzeugen (eKF) im öffentlichen Straßenraum zwecks Vermietung eine Sondernutzung dar. Diese obergerichtliche Rechtsauffassung ist für Nordrhein-Westfalen bindend.

Für Kommunen besteht dadurch die Möglichkeit, *aus straßenrechtlichen Gründen* Vorgaben zur Ausbringung von eKF festzulegen. Insbesondere kann die Anzahl der eKF kontingentiert werden, aber auch Nachtfahrverbote, Sperrflächen, Parkzonen o. ä. können bestimmt werden. Anbieter von eKF benötigen fortan eine Sondernutzungserlaubnis für das Abstellen und Anbieten ihrer Fahrzeuge. Sofern das jeweils festgelegte Fahrzeugkontingent bei einer Beantragung bereits ausgeschöpft ist, ist eine Versagung der Sondernutzungserlaubnis möglich. Sonstige Bestimmungen aus sozialen, ökologischen oder sonstigen Gründen können von den Kommunen weiterhin über freiwillige Selbstverpflichtungen der Anbieter eingebracht werden, jedoch darf eine Sondernutzungserlaubnis bei Nicht-Unterzeichnung nicht versagt werden. Eine rechtssichere Möglichkeit, die Anzahl der Anbieter von Beginn an zu reduzieren, besteht gegenwärtig nicht.

Aktuell gibt es Bestrebungen, die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) zu ändern und dabei für gewerbliche Vermietungsangebote solcher Fahrzeuge einen auflagenbewehrten Genehmigungsvorbehalt einzuführen. Ziel ist es, im Rahmen einer geordneten Verkehrsentwicklung den Kommunen bundesweit die erforderlichen Instrumente zur bedarfsgerechten Aussteuerung einzuräumen, insbesondere eine Begrenzung der Anzahl zugelassener Fahrzeuge sowie die Spezifikation von Abstellflächen. Dabei kann auch eine Möglichkeit zur Reduzierung der Anbieterzahl geschaffen werden. Eine solche spezialgesetzliche Rechtsgrundlage für die Regelung des gewerbsmäßigen Abstellens von eKF hätte dann Vorrang vor dem Straßenrecht.

10. Temporäre Sperrungen von Straßen im Nahbereich von Schulen für den Kfz-Verkehr („Schulstraßen“)

Das VM informiert die Besprechungsteilnehmenden darüber, dass derzeit in mehreren Städten die temporäre Sperrung von Straßen im Nahbereich von Schulen für den Kfz-Verkehr („Schulstraßen“) öffentlich diskutiert wird. Hierdurch sollen einzelne Straßen zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Schulkindern zu den Zeiten um den morgendlichen Schulbeginn, aber auch am nachmittäglichen Ende des Schultags, temporär für den Kfz-Verkehr durch Zeichen 260 mit Zusatzzeichen gesperrt werden.

Da derzeit keine spezielle Rechtsgrundlage für die Anordnung einer solchen Maßnahme existiert, sind die Anordnungsmöglichkeiten zu betrachten, die das aktuelle Straßenverkehrsrecht bietet. Hierzu ist festzustellen, dass es sich bei Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) um ein Verkehrsverbot gemäß Abschnitt 6 der Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO handelt, das unter die Vorgaben des § 45 Absatz 9 StVO fällt und daher nur angeordnet werden darf, wenn dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist und wenn zudem aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgebliche Anordnungsvoraussetzung für Verkehrsverbote ist daher das Vorhandensein einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO.

An allgemeinbildenden Schulen, insbesondere an Grundschulen, ist oftmals zu beobachten, dass Schulkinder morgens von ihren Eltern mit Pkw bis vor den Haupteingang gebracht werden. Dies kann zu kritischen Verkehrssituationen führen, wenn der Kfz-Bringverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen (Stauungen, Parkraumsuche, Park- und Wendemanöver, Rangiervorgänge, vielfaches Ein- und Aussteigen etc.) auf Schulkinder trifft, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Zum Schutz der Schulkinder vor allgemeinen Gefahren des Straßenverkehrs ist es seit der Änderung der StVO im Jahre 2016 möglich, Tempo 30 u. a. im Nahbereich von Schulen erleichtert anzuordnen (vgl. § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO i. V. m. VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13). Wenngleich somit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Nahbereich einer Schule erleichtert und ohne Berücksichtigung einer qualifizierten Gefahrenlage angeordnet

werden kann, so wäre im Hinblick auf die Anordnung eines Verkehrsverbots (z. B. Zeichen 260) stets zu prüfen, ob verkehrsgefährdende Situationen, wie z. B. oben beschrieben, eine qualifizierte Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO bewirken, die zur Anordnung des Verkehrsverbots berechtigt.

Die Straßenverkehrsbehörden sind gehalten, im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens eine sorgfältige Abwägung der Belange aller von einer solchen Anordnung Betroffenen durchzuführen. Neben den Interessen der Schulkinder sind dabei auch die Interessen der Anwohner zu berücksichtigen. Denn durch die Sperrung einer Straße im Bereich einer Schule können private Grundstücke, Wohnhäuser oder Parkplätze vom öffentlichen Straßennetz temporär abgeschnitten werden. Insbesondere morgens, wenn sich Anwohner zeitlich zur Sperrung der Straße auf den Weg zu ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte machen, kann dies zu erheblichen Interessenskonflikten führen.

Aus straßenrechtlicher Sicht ist festzuhalten, dass durch die in Rede stehende Anordnung der Gemeingebrauch der Straße beschränkt wird. Das gilt selbst dann, wenn die Sperrung für Kraftfahrzeuge eine nur kurze Zeitspanne im Tagesverlauf umfasst. Maßgeblich ist, dass sie auf Dauer angelegt ist und somit ständig wiederkehrt. Das Straßenverkehrsrecht berechtigt jedoch nicht zu dauerhaften Maßnahmen, die die straßenrechtliche Widmung einschränken. Deshalb ist entweder von vorneherein die Widmung der Straße zu beschränken oder im Nachhinein eine Teileinziehung gemäß § 7 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) durch die Straßenbaubehörde zu veranlassen. Für eine Teileinziehung müssen „überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls“ vorliegen (vgl. § 7 Absatz 3 StrWG NRW). Angesichts der Beschränkung des Gemeingebrauchs darf eine solche Anordnung auf dem klassifizierten Straßennetz nicht zum Einsatz kommen, da klassifizierte Straßen gemäß ihrer Widmung allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen sollen. Andernfalls muss die klassifizierte Straße zur Gemeindestraße abgestuft werden.

Angesichts der straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Hürden (Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO, Einschränkung der Widmung etc.) werden vergleichbare Projekte in Deutschland zur temporären Sperrung von Straßen im Nahbereich von Schulen derzeit hauptsächlich als erlaubnispflichtige Veranstaltungen gemäß § 29 Absatz 2 StVO durchgeführt, wobei die Fahrbahnen der Straßen i. d. R. durch Absperrschranken (Zeichen 600) gesperrt werden.

In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass ein angeordnetes Verkehrsverbot (z. B. mit Zeichen 260) - im Gegensatz zu einer physischen Sperrung der Fahrbahn mittels Absperrschranken - nur dann seine volle Wirksamkeit entfaltet, wenn es auch von den Verkehrsteilnehmenden befolgt wird. Erfahrungsgemäß müsste die Befolgung des Verkehrsverbots hierfür polizeilich überwacht werden, zumindest in der ersten Zeit nach Anbringung des Verkehrszeichens.

Der Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) hat im Rahmen der Sitzungen am 16.03.2021 unter TOP 4.3 und am 30.03.2022 unter TOP 4.1 das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gebeten, eine Änderung des § 45 Absatz 9 StVO vorzunehmen, mit der u. a. temporäre Sperrungen öffentlicher Straßen für den Kfz-Verkehr erleichtert angeordnet werden können. Im Fokus des BLFA-StVO steht hierbei zwar die Anordnung von „temporären Spielstraßen“, es ist jedoch davon auszugehen, dass eine solche Rechtsänderung auch für die in Rede stehenden Schulstraßen dienen kann. Das BMDV hat zugesagt, diese Bitte zu prüfen und den BLFA-StVO im Rahmen künftiger Sitzungen über die Ergebnisse zu informieren. Dies ist bislang noch nicht erfolgt.

Falls im Nahbereich einer Schule, zusätzlich zu Tempo 30, dauerhafte Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum Schutz der Schulkinder vor Gefahren des Straßenverkehrs gewünscht sind, die o. g. straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Maßgaben die Anordnung einer temporären Sperrung jedoch nicht zulassen, könnten bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen zweckdienlich und wirksam sein. So könnte der Kfz-Verkehr, wo dies möglich ist, z. B. durch Diagonalsperren, Einbahnstraßenregelungen oder Wegweisungen von einer direkten Anfahrt zur Schule abgehalten werden. Zudem sollte geprüft werden, ob spezielle Hol- und Bringzonen („Elternhaltestellen“) im weiteren Umfeld von Schulen eingerichtet werden können, an denen Schulkinder, die mit dem Kfz zur Schule gefahren werden, aussteigen und den letzten Weg bis zur Einrichtung zu Fuß gehen. Dadurch kann der Kfz-Verkehr unmittelbar an der Schule verringert, das Bewusstsein der Kinder für das korrekte Verhalten im Straßenverkehr geschärft und zudem die Gesundheit der Kinder gestärkt werden. Zur Beschilderung von Elternhaltestellen wird auf die Niederschrift zu TOP 8 der Verkehrsingenieur-Besprechung II/2016 am 08.11.2016 verwiesen.

11. Netzwerk Unfallkommission

Mit Blick auf den Informationstag „Professionelle Unfallkommissionsarbeit in Schulung und Praxis“ im April 2022, bei dem vom Teilnehmerkreis ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch gewünscht wurde, schlägt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vor, ein Netzwerk „Unfallkommission“ einzurichten. Ziel ist es, durch den regelmäßigen Austausch die Arbeit der örtlichen und überörtlichen Unfallkommissionen zu verbessern und zu vereinheitlichen.

Damit auch der Verantwortungsbereich des Ministeriums des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (IM) erreicht und die Bedeutsamkeit der Unfallkommissionsarbeit nach innen und außen transportiert werden kann, bietet sich für dieses Netzwerk die neuerliche Einrichtung der Landesunfallkommission an. Zum Teilnehmerkreis sollten - neben dem VM und dem IM - der Landesbetrieb Straßenbau, die Bezirksregierungen, die (Kreis-) Polizeibehörden und das Dozententeam der Seminare zur Qualifizierung der Unfallkommissionsmitglieder gehören. Eine Abfrage von Tagesordnungspunkten vor der Sitzung wird als sinnvoll angesehen.

Das VM wird diesbezüglich auf das IM zugehen.

12. Sonstiges

12.1 Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und „Sharrows“ auf Fahrbahnen

Mit Bezug auf die Niederschriften zu TOP 3 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) I/2019 am 03./04.04.2019 und zu TOP 7 der VIB II/2021 am 01./02.12.2021 unterrichtet das VM die Besprechungsteilnehmenden über den aktuellen Sachstand zum bundesweiten Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“.

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals BMVI) hatte in Kooperation mit dem Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal und dem Bereich Diagnostik und Intervention der Technischen Universität Dresden das bundesweite Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ durchgeführt. Ziele des Forschungsprojektes waren, die Wirkung, Akzeptanz und Verkehrssicherheit von Radverkehr-Sinnbildern auf der Fahrbahn bei engen Verhältnissen sowie nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zu erforschen. Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden u. a. alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, „Piktogrammketten“ sowie „Sharrows“ untersucht. Bei Piktogrammketten handelt es sich um einzelne Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO am rechten Fahrbahnrand, die jedoch in regelmäßigen Abständen in Längsrichtung wiederholt und ggf. mit Richtungspfeilen kombiniert werden. Sharrows sind freigestaltete Radverkehrs-Piktogramme, die meist mit „V“-förmigen Doppel-Winkelpfeilen kombiniert werden. Die Durchführung des Forschungsvorhabens erfolgte zwischen 2016 und 2020. Der Abschlussbericht wurde im Sommer 2021 veröffentlicht und steht sowohl als Lang- als auch als Kurzfassung im Internet zum Download zur Verfügung, z. B. auf der Website der Bergischen Universität Wuppertal: <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html>.

Das VM weist darauf hin, dass es für die im Abschlussbericht aufgeführten und empfohlenen Maßnahmen (alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und Sharrows) bislang keine Rechtsgrundlage gibt und diese daher nicht rechtssicher angeordnet werden können.

Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Abschlussberichts wird eine solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen. Hierzu wird in der Kurzfassung des Abschlussberichts unter Kapitel 4 (Empfehlungen) auf Seite 24 ausgeführt: „Diese Empfehlungen sind dazu gedacht, als wissenschaftliche Diskussionsgrundlage in die Überarbeitung bzw. Novellierung von Regelwerken und Gesetzen einzufließen.“

Der Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben wurde bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 28.09.2021 unter TOP 3.1 behandelt. Dabei wurde der Bund um Auskunft gebeten, wie mit dem Bericht und den darin enthaltenen Ergebnissen und Empfehlungen umgegangen werden soll. Da sich das Bundesverkehrsministerium hierzu nicht eindeutig äußerte, hat das VM im Nachgang zur Sitzung des BLFA-StVO den Bund am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht des Forschungsvorhabens gebeten. Dabei wurde der Bund auch um Angabe gebeten, ob er beabsichtige, die empfohlenen - aber derzeit nicht regelkonformen - Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Zudem solle der Bund mitteilen, ob die im Rahmen der Versuchsdurchführung aufgebrauchten Piktogramme und Markierungen entfernt werden müssen oder bis zu einer möglichen Aufnahme in die StVO und VwV-StVO vor Ort verbleiben können.

Da hierauf eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums ausblieb, hat das VM dieses Thema im Rahmen der Sitzung des BLFA-StVO am 30.03.2022 unter TOP 3.6 erneut angesprochen und die o. g. Fragestellungen an den Bund wiederholt. Dabei hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwar erneut nicht eindeutig positioniert; es hat jedoch in Aussicht gestellt, dass es im Rahmen der nächsten Änderung der StVO prüfen werde, ob ggf. einzelne Maßnahmen aus dem Abschlussbericht in die StVO aufgenommen werden könnten. Das VM hat das BMDV in diesem Zusammenhang nochmals gebeten, sich so früh wie möglich zu den einzelnen im o. g. Abschlussbericht empfohlenen Maßnahmen zu positionieren.

Aus diesen Gründen ist die derzeit bestehende Rechtslage zu beachten, wonach alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und Sharrows im öffentlichen Verkehrsraum nicht zum Einsatz kommen dürfen.

12.2 Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

Mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 8 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) II/2019 am 14.11.2019 und zu TOP 8 der VIB II/2021 am 01./02.12.2021 unterrichtet das VM die Besprechungsteilnehmenden über den aktuellen Sachstand zu dem im Herbst 2021 veröffentlichten Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ zur inzwischen beendeten bundesweiten Untersuchung „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu), die durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals: BMVI) gefördert wurde.

Gemäß Niederschrift zu TOP 8 der VIB II/2019 am 14.11.2019 (Markierungen und Piktogramme in Fahrradstraßen) sollte zunächst abgewartet werden, wie sich das BMVI zu den Ergebnissen der Untersuchung positioniert und ob es beabsichtigt, die im Leitfaden aufgeführten - aber z. T. nicht StVO-konformen - Maßnahmen zur bundesweiten Anwendung zu empfehlen bzw. in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Hierzu gehören z. B. beidseitige Randmarkierungen mit Leitlinien (Zeichen 340) als Sicherheitstrennstreifen, Längsmarkierungen (teilweise doppelt) in blauer Farbe, alleinstehende „Radverkehr“-Sinnbilder, Zeichen 237 oder „30“-Markierungen auf der Fahrbahn. Das VM weist darauf hin, dass es für diese Maßnahmen bislang keine Rechtsgrundlage gibt und sie daher nicht rechtssicher angeordnet werden können. Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Leitfadens wird eine solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen.

Da es nach Auffassung des VM aber durchaus zweckdienlich ist, die Verkehrsteilnehmenden durch bundeseinheitliche - und somit wiedererkennbare - Piktogramme oder Markierungen daran zu erinnern, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden, in der besondere Verhaltensregeln gelten, hatte das VM den Bund am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ gebeten. Insbesondere wurde der Bund um Angabe gebeten, ob er beabsichtige, die im Leitfaden enthaltenen, nicht regelkonformen Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen.

Da hierauf eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums ausblieb, hat das VM dieses Thema im Rahmen der Sitzung des BLFA-StVO am 30.03.2022 unter TOP 3.6 erneut angesprochen und die o. g. Fragestellungen an den Bund wiederholt, verbunden mit der dringlichen Bitte, kurzfristig eine bundeseinheitliche Lösung für die Kennzeichnung von Fahrradstraßen herbeizuführen, um eine weitere Ausbreitung unterschiedlichster singulärer Lösungen in ganz Deutschland („Wildwuchs“) zu verhindern. Dabei hat sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwar erneut nicht eindeutig positioniert; es hat jedoch in Aussicht gestellt, dass es im Rahmen der nächsten Änderung der StVO prüfen werde, ob ggf. einzelne Maßnahmen aus dem Leitfaden in die StVO aufgenommen werden könnten. Das VM hat das BMDV in diesem Zusammenhang nochmals gebeten, sich so früh wie möglich zu den einzelnen im Leitfaden aufgeführten Maßnahmen zu positionieren.

Aus diesen Gründen ist die derzeit bestehende Rechtslage zu beachten, wonach die oben aufgeführten, nicht regelkonformen Maßnahmen aus dem Leitfaden im öffentlichen Verkehrsraum nicht zum Einsatz kommen dürfen.

Die Besprechungsteilnehmenden erörtern die Möglichkeiten, wie Fahrradstraßen zusätzlich zu den straßenverkehrsrechtlich angeordneten Verkehrszeichen 244.1 / 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) regelkonform gekennzeichnet werden könnten. Hierzu wird mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 8 der VIB II/2019 am 14.11.2019 festgehalten, dass das Zeichen 244.1 gemäß § 39 Absatz 5 StVO zusätzlich als Bodenmarkierung auf die Fahrbahn aufgebracht werden kann, was insbesondere am Beginn einer Fahrradstraße und nach Einmündungen und Kreuzungen zweckdienlich erscheint. Zudem könnte eine flächige Einfärbung der gesamten Fahrbahn (oder nur des Einfahrtbereiches, also in den ersten Metern der Straße) zur zusätzlichen Kennzeichnung einer Fahrradstraße zweckdienlich sein, sofern Verkehrssicherheitsdefizite durch solche Einfärbungen ausgeschlossen werden können.