



Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen
und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen
am 16./17. Mai 2023 in Bad Sassendorf - VIB I/2023

VII C 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 08./09. Juni 2022, VIB I/2022	3
2. Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS – Zulässigkeit von Begleitlinien gemäß Kapitel 2.11	4
3. Räumzeiten an Lichtsignalanlagen nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht	6
4. Einbahnstraßen in verkehrsberuhigten Bereichen	7
5. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr	8
6. Innerörtliche Vorfahrtstraßennetze (Zeichen 306)	10
7. Anwendung der E Klima 2022 aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht	13
8. Verkehrshindernisse auf Radwegen	15
9. Auf Wochentage beschränkende Zusatzzeichen – Gültigkeit an gesetzlichen Feiertagen sowie an Ferientagen im Bereich von Schulen	17
10. Nicht regelkonforme Straßenmarkierungsfarben	20

- | | |
|---|----|
| 11. Arbeitshilfe zur Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten | 21 |
| 12. Mindertragfähige Überführungsbauwerke im Bereich von Autobahnen | 22 |

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 08./09. Juni 2022 - VIB I/2022

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS – Zulässigkeit von Begleitlinien gemäß Kapitel 2.11

Die Bezirksregierung Arnsberg erkundigt sich nach der Zulässigkeit der im „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS in Kapitel 2.11 (Markierung) aufgeführten Begleitlinie (unterbrochener Schmalstrich in roter Farbe).

Das MUNV führt hierzu aus, dass der Leitfaden im Vorfeld der im Januar 2023 erfolgten Veröffentlichung zwischen AGFS und MUNV abgestimmt und dabei u. a. dieser Sachverhalt erörtert wurde.

Festzuhalten ist, dass es sich bei der roten Begleitlinie nicht um ein offizielles, anordnungsfähiges Verkehrszeichen der StVO handelt, sondern lediglich um ein straßenbauliches Element mit rein informellem Charakter. Anders als die Leitlinie (Zeichen 340), die gemäß § 39 Absatz 5 StVO nur in weißer oder gelber Farbe ausgeführt werden darf, besitzt die rote Begleitlinie keinen straßenverkehrsrechtlichen Regelungsgehalt und dient lediglich der linienhaften Kennzeichnung von Fahrradstraßen.

In diesem Zusammenhang verweist das MUNV auf die im Jahr 2021 veröffentlichten „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), die seinerzeit mit dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium (damals BMVI) abgestimmt wurden. Hier sind in Kapitel 4.3 (Markierung und Kennzeichnung von RSV und RVR) vergleichbare Begleitlinien als durchgehende sowie unterbrochene Schmalstriche in grüner Farbe aufgeführt, die der informellen, linienhaften Kennzeichnung von Radschnellverbindungen (RSV) bzw. Radvorrangrouten (RVR) dienen und ebenfalls keine offiziellen Verkehrszeichen der StVO sind.

Selbst wenn die rote Begleitlinie in einer Fahrradstraße mit Zeichen 340 verwechselt werden sollte, so ist nicht zu erwarten, dass dies zu Beeinträchtigung des Verkehrs oder einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führt. Denn für den fließenden Verkehr wäre es unerheblich, ob am Fahrbahnrand eine Begleitlinie aufgebracht ist oder eine StVO-konforme Längsmarkierung. Insofern kann ausgeschlossen werden, dass es durch eine Verwechslung zu einer Verkehrsbeeinträchtigung gemäß § 33 Absatz 2 Satz 1 StVO kommt.

Im Hinblick auf die Gestaltung von Fahrradstraßen verweist das MUNV auf die Niederschrift zu TOP 12.2 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) I/2022 am 08./09.06.2022, die immer noch Gültigkeit besitzt. Ausgenommen davon sind die darin aufgeführten alleinstehenden „Radverkehr“-Sinnbilder, für die das MUNV die Rechtsgrundlage für die Anordnung - auch in Fahrradstraßen - mit dem Erlass „Piktogrammketten auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen“ vom 25.01.2023 zwischenzeitlich geschaffen hat.

Zur Vereinheitlichung der Gestaltung von Fahrradstraßen in Nordrhein-Westfalen stellt der AGFS-Leitfaden ein zweckdienliches Mittel dar.

Das MUNV betont, dass die Gestaltung von Fahrradstraßen grundsätzlich zwischen den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werden sollte.

Die Bezirksregierung Münster berichtet, dass sie einen eigenen Leitfaden zur Einrichtung von Fahrradstraßen entwickelt hat, der in ihrem Regierungsbezirk zur Anwendung kommt. Dieser Leitfaden ist als Anlage beigefügt.

3. Räumzeiten an Lichtsignalanlagen nach Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) ist festgelegt, dass die Straßenraumgestaltung, die Führung von Verkehrsströmen und die Signalisierung eine Einheit bilden müssen. Die RiLSA sind mit Erlass des ehemaligen MWEBWV vom 24.08.2012 (Az: VII B 3 - 78-37/11), ergänzt durch den Erlass des ehemaligen MBWSV vom 01.02.2016 (Az: III B 3 - 78-37/11), zur landesweiten Anwendung eingeführt worden. Zudem enthält die VwV-StVO Verweise auf die RiLSA (VwV-StVO zu § 37 zu Absatz 2 Rn. 50 und 52).

Durch die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und die damit einhergehende Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn im Mischverkehr kommt es zu einer Veränderung der Verkehrsströme. Diese müssen in Knotenpunkten durch die bestehenden Lichtsignalanlagen abgewickelt werden. Aus dem Unterschied in den anzusetzenden Räumzeiten kann sich ein Problem für die Verkehrssicherheit ergeben, obwohl den räumenden Verkehrsteilnehmenden Vorrang auf der gemeinsamen Konfliktfläche zu gewähren ist. Ein etwaiger Vorrang für ein bereits bestehendes Signalprogramm der Lichtsignalanlage lässt sich zugleich nicht begründen.

Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht ist daher als eine wesentliche Änderung zu werten, die stets eine Prüfung bedingt, ob gegebenenfalls eine Neuberechnung der Räumzeiten der Lichtsignalanlage notwendig wird.

4. Einbahnstraßen in verkehrsberuhigten Bereichen

Die VwV-StVO sieht vor, dass mit Ausnahme von Parkflächenmarkierungen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden sollen.¹ Fraglich ist, ob dennoch die Anordnung einer Einbahnstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich zulässig ist.

Bei der vorgenannten Regelung der VwV-StVO handelt es sich um eine Soll-Vorschrift. Trotzdem sind die Straßenverkehrsbehörden befugt – soweit erforderlich – in verkehrsberuhigten Bereichen Anordnungen zur Erhaltung der Sicherheit oder Ordnung zu treffen. Dies kann in besonders gelagerten Fällen auch angezeigt sein, in denen im Interesse der Verkehrssicherheit die Einhaltung der allgemeinen Bewegungsregeln einer Verdeutlichung durch Verkehrszeichen bedarf.

Mit der Anordnung des Vorschriftszeichens 220 (Einbahnstraße) wird das Ge- oder Verbot „Wer ein Fahrzeug führt, darf die Einbahnstraße nur in Richtung des Pfeils befahren“² ausgesprochen. Seine Anordnung muss auf Grundlage des § 45 StVO begründet sein. Die darauffolgende Erläuterung zum o. g. Ge- oder Verbot lautet: „Das Zeichen schreibt für den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn die Fahrrichtung vor.“ Demnach stellt der Regelungsgehalt des Zeichens allein auf eine Verhaltensvorschrift in einer Straße ab (Einbahnstraße), wogegen der Begriff „Fahrbahn“ lediglich Bestandteil einer nachrangigen Erläuterung ist und somit nicht zum Ausschluss einer gemeinsamen Anordnung der Zeichen 325.1 und 220 herangezogen werden kann.

Zudem ist zu bedenken, dass es in einem verkehrsberuhigten Bereich keine Trennung der Verkehrsarten gibt und alle Verkehrsteilnehmenden dieselbe Fläche nutzen. Gleichwohl stellt der Teil der Straße / Sonderfläche, auf dem die Fahrzeuge fahren, eine faktische Fahrbahn dar. Auch deshalb steht die o. g. Erläuterung zu Zeichen 220 der begründeten Anordnung einer Einbahnführung des Fahrzeugverkehrs in einem verkehrsberuhigten Bereich nicht entgegen.

¹ vgl. VwV-StVO zu § 42 StVO zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Rn. 5 Satz 1

² Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 StVO, lfd. Nr. 9 Spalte 3

5. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr

Die Bezirksregierung Düsseldorf bittet um Austausch und rechtliche Einschätzung zu Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sowie über das Verhältnis zwischen der StVO und der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW). Im Kern ist fraglich, ob eine Bauaufsichtsbehörde aufgrund von § 5 BauO NRW die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr durch die Straßenverkehrsbehörde verlangen darf.

Das Bauordnungsrecht ist Landesrecht, die Landeskompetenz ergibt sich aus Art. 30, 70 Grundgesetz (GG). Es regelt die technischen Anforderungen an den bebauten oder zu bebauenden Raum sowie die Abwehr von Gefahren, welche von baulichen Anlagen ausgehen. Die Sätze 2 bis 4 des § 5 Absatz 2 BauO NRW werden von der Annahme des Landesgesetzgebers getragen, dass die Zu- oder Durchfahrten sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen für Feuerwehrfahrzeuge überlebenswichtige Anlagen eines bebauten Grundstücks sind.

Das Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht, da der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nach Art. 74 Absatz 1 Nr. 22 GG Gebrauch gemacht hat. Das Straßenverkehrsgesetz ermächtigt in § 6 die Bundesregierung, Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Straßenverkehr zu erlassen. Eine solche Rechtsverordnung des Bundes ist die StVO. Sie regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr und verfolgt dabei das oberste Ziel der Verkehrssicherheit. Da Landesrecht über den Straßenverkehr unzulässig ist³, bleibt für örtliche Verkehrsregeln nur im Rahmen der StVO Raum.

Um die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs geht es vorliegend nicht, die Bauaufsichtsbehörde begehrt die Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen zur Ermöglichung eines Bauvorhabens. Dies ist nicht von § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO gedeckt. Einen Anspruch darauf, die Aufstellfläche für die Feuerwehr auf einer öffentlichen Verkehrsfläche zu errichten, besteht nicht. Ohne Anordnung eines absoluten Haltverbots und ggf. einer dauerhaften Absperrung sind öffentliche Verkehrsflächen nicht als Aufstellflächen, die dauerhaft für die Feuerwehr freigehalten werden, geeignet.

³ vgl. Artikel 72 Absatz 1 i.V.m. Artikel 74 Absatz 1 Nr. 22 GG, VwV-StVO zu § 1 Rn. 3
Verkehringenieur-Besprechung am 16./17. Mai 2023 in Bad Sassendorf - VIB I/2023

Im Übrigen spricht vieles dafür, dass es sich bei einer durch ein absolutes Haltverbot oder sonstigen Absperrmaßnahmen dem allgemeinen Verkehr entzogenen Fläche um eine genehmigungsbedürftige Sondernutzung handelt, auf deren Genehmigung wiederum kein Anspruch besteht. Angesichts der mit der Errichtung der Aufstellfläche verbundenen Einschränkungen für den allgemeinen Verkehr wäre die Erteilung einer solchen Sondernutzungserlaubnis jedoch wenig wahrscheinlich.

Bei hohem Parkdruck dürfte es auch nicht ausreichend sein, die Freihaltung der Fläche allein durch Verkehrszeichen zu regeln. Dazu müssten Poller o. ä. als Schutz vor Falschparkern aufgestellt werden, was einer dauerhaften Entziehung des gewidmeten Straßenraumteils gleichkäme.

6. Innerörtliche Vorfahrtstraßennetze (Zeichen 306)

Die Bezirksregierung Münster bittet um Erörterung, inwieweit der Begriff „Vorfahrtstraßennetz“ näher definiert werden könnte. Sie berichtet, dass einige Kommunen derzeit beabsichtigen, alle innerörtlichen Straßen ohne Klassifizierung aus den Vorfahrtstraßennetzen herauszunehmen, um insbesondere Tempo 30-Zonen auf diesen Straßen anordnen zu können. Auf diese Weise soll eine großflächige Verkehrsberuhigung geschaffen werden. Weiter berichtet sie, dass der Umgang mit nicht klassifizierten Vorfahrtstraßen örtlich sehr unterschiedlich gehandhabt werde. So zögen einzelne Straßenverkehrsbehörden bestimmte, frei gewählte Verkehrsbelastungen als Kriterium zum Verbleib im Vorfahrtstraßennetz heran. Eine landeseinheitliche Definition des Vorfahrtstraßennetzes könnte daher zweckdienlich sein.

Gemäß VwV-StVO zu den Zeichen 306 und 307 Rn. 1 ist die Vorfahrt innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und weitere für den innerörtlichen Verkehr wesentliche Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich unter Verwendung des Zeichens 306 anzuordnen. Hierbei ist anzumerken, dass es sich bei der Formulierung „wesentliche Hauptverkehrsstraße“ um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt, der Raum für Interpretationen lässt.

Die einzige Erwähnung des Begriffs „Vorfahrtstraßennetz“ in einer straßenverkehrsrechtlichen Rechtsvorschrift findet sich im Zusammenhang mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) unter VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 37: „Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.“

Aus den o. g. Rechtsvorschriften kann zwar entnommen werden, dass zumindest klassifizierte Straßen zum innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz gehören. Allerdings existiert im Straßenverkehrsrecht weder eine Definition des Begriffs „Vorfahrtstraßennetz“ noch eine konkrete Vorschrift, inwieweit nicht klassifizierte Straßen im Vorfahrtstraßennetz zu berücksichtigen sind. Dies zeigt, dass der Ordnungsgeber den Einsatzkriterien des Vorfahrtstraßennetzes keine besondere Bedeutung zumisst.

Nach Auffassung des MUNV erscheint es wenig zweckdienlich, landeseigene Kriterien zur Definition eines innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes zu schaffen (wie z. B. die Verkehrsbelastung), insbesondere, weil hierdurch der jeweilige Einzelfall mit seinen besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten unberücksichtigt bleibt. Zudem strebt die Landesregierung an, den örtlichen Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich mehr Handlungsfreiheit bei der Anwendung des Straßenverkehrsrechts zu gewähren, vor allem im Zusammenhang mit Tempo 30. Die Einführung starrer Einsatzkriterien für das Vorfahrtstraßennetz stünde dieser Absicht entgegen.

Im Zusammenhang mit der Definition einer Obergrenze für die Verkehrsbelastung und den Durchgangsverkehr in Tempo 30-Zonen verweist das MUNV auf die Niederschrift zu TOP 10 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) I/2016 am 13./14.04.2016, deren Ergebnisse bis auf Weiteres immer noch Gültigkeit besitzen.

Aus den o. g. Gründen ist festzuhalten, dass die örtlichen Straßenverkehrsbehörden eigenverantwortlich über die Herausnahme nicht klassifizierter Straßen aus dem Vorfahrtstraßennetz entscheiden können. Dabei sind jedoch die Belange der Netzplanung zu berücksichtigen (Radvorrangrouten, Linienbusverkehr, Lkw-Verkehr etc.).

Sofern eine Vorfahrtstraße in eine Tempo 30-Zone umgewandelt werden soll, ist stets besonders Augenmerk auf die Verkehrssicherheit zu legen (vgl. VwV-StVO zu § 1 Rn. 1 und VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 37 Satz 3). So ist u. a. anzustreben, dass die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen den baulichen Gegebenheiten der Straße entsprechen („Einheit von Bau und Betrieb“). Wenn z. B. eine gut ausgebaute Straße aus dem innerörtlichen Vorfahrtstraßennetz herausgenommen und in eine Tempo 30-Zone integriert werden soll, kann es erforderlich sein, flankierende Rückbaumaßnahmen durchzuführen, um die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit auch durch die Verkehrsraumgestaltung zu verdeutlichen und das „Zonenbewusstsein“ in der Tempo 30-Zone zu stärken.

Zudem ist zu bedenken, dass bei einer solchen Umwandlung nach den Vorschriften des § 45 Absatz 1c StVO auch sämtliche Fußgängerüberwege, Längsmarkierungen (hierunter fallen auch Radfahrstreifen oder Schutzstreifen), benutzungspflichtige Radwege sowie Lichtzeichenanlagen an Knotenpunkten zu entfernen sind.

7. Anwendung der E Klima 2022 aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht

Nach Kenntnis des MUNV hat die Ende 2022 erfolgte Veröffentlichung der „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima 2022) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) in einzelnen Kommunen zu Verunsicherungen geführt hinsichtlich der Verbindlichkeit der in den E Klima 2022 aufgeführten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Empfehlungen mit Bezug auf das Straßenverkehrsrecht finden sich z. B. auf Seite 20 (flächendeckendes Parkraummanagement und flächendeckende Parkraumbewirtschaftungen) oder auf Seite 21 (geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrgeschwindigkeiten im MIV-Netz; Gestaltungen in Anlehnung an Begegnungszonen, Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen). Zudem werden in den Steckbriefen der E Klima 2022 die Soll- und Ist-Geschwindigkeiten als "beeinflussbare Variablen" aufgeführt, z. B. auf Seite 19 (RASt) oder Seite 36 (ERA).

Das MUNV hatte bereits Gelegenheit, diesen Sachverhalt mit dem leitenden Hauptautor der E Klima 2022, Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. Gerlach, eingehend zu erörtern. Seinen Angaben entsprechend enthalten die E Klima 2022 hauptsächlich bauliche und gestalterische Handlungsoptionen, die auf eine Veränderung der Verkehrsinfrastrukturplanung aus Klimaschutzgründen zielen. Dabei stehen insbesondere die Steckbriefe zu den straßenplanerischen Regelwerken der FGSV im Fokus. Konkrete Handlungsanweisungen oder Empfehlungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind in den E Klima 2022 dagegen nicht enthalten; die „Handlungsfelder“ auf den Seiten 20 und 21 besitzen abstrakten Charakter. Begriffe wie „Parkraumbewirtschaftung“, „Geschwindigkeiten“ oder „Shared Space“, die einen straßenverkehrsrechtlichen Hintergrund vermuten lassen, sind als Verweise auf diesbezügliche Veröffentlichungen der FGSV zu verstehen. Insofern richten sich die E Klima 2022 in erster Linie an Straßenbaubehörden und Planungsbüros.

Die straßenverkehrsrechtlichen Aspekte der E Klima 2022 wurden auch im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 20./21.03.2023 unter TOP 1.4.1 behandelt. Dabei hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) klargestellt, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nur auf Basis des aktuell geltenden Straßenverkehrsrechts getroffen werden dürfen. Um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen allein aus Klimaschutzgründen anordnen zu können, müssten zunächst das StVG, die StVO und ggf. auch die VwV-StVO in entsprechender Weise geändert werden. Zudem wurde klargestellt, dass das Straßenverkehrsrecht derzeit keine Möglichkeit bietet, Mischverkehrsflächen wie Begegnungszonen oder Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen rechtssicher anordnen zu können, zumal in der StVO oder im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) bislang keine entsprechenden Verkehrszeichen enthalten sind.

8. Verkehrshindernisse auf Radwegen

Öffentliche Radwege werden in manchen Fällen gegen das Befahren mit Kraftfahrzeugen oder das unabsichtliche Gelangen von Radfahrenden in den Straßenverkehr durch Sperrpfosten (Zeichen 600-60 StVO), einfache Poller, Umlaufsperrn, Absperrgeländer, Schranken, Drängelgitter oder ähnliche Einrichtungen gesichert.

Gemäß § 43 Absatz 1 Satz 1 StVO sind Verkehrseinrichtungen Schranken, Sperrpfosten, Absperrgeräte sowie Leiteinrichtungen, die bis auf Leitpfosten, Leitschwellen und Leitborde rot-weiß gestreift sind. Nach den Maßgaben der VwV-StVO sind Schranken, Sperrpfosten und Absperrgeländer nur dann als Verkehrseinrichtung anzuordnen, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbietend auf den Verkehr auswirken (VwV-StVO zu § 43 zu Absatz 1 Rn. 2). Sofern sie sich beschränkend oder verbietend auf den Verkehr auswirken, sind bei der Anordnung u. a. die Regelungen des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO beachten (besondere, qualifizierte Gefahrenlage). Einrichtungen, die nicht rot-weiß-gestreift sind, sind keine Verkehrseinrichtungen, sondern Straßenzubehör; sie können daher nicht straßenverkehrsrechtlich angeordnet werden.

Die o. g. Einrichtungen bergen oftmals eine erhebliche Kollisionsgefahr, wenn sie sich im unmittelbaren Verkehrsraum von Radwegen befinden und somit umfahren werden müssen. Dies ist insbesondere bei schlechten Licht- oder Sichtverhältnissen der Fall, oder wenn Radfahrende in Gruppen unterwegs sind, denn dann können die niedrigen Einrichtungen meist nur von den ersten Radlern der Gruppe rechtzeitig wahrgenommen werden.

Aus diesen Gründen kommen die Besprechungsteilnehmenden überein, dass Sperrpfosten, Poller, Umlaufsperrn, Schranken, Drängelgitter etc. im unmittelbaren Verkehrsraum von öffentlichen Radwegen Verkehrshindernisse im Sinne des § 32 Absatz 1 StVO darstellen und auf deren Einsatz, wo immer dies möglich ist, aus Verkehrssicherheitsgründen verzichtet werden soll.

Das MUNV wird einen Erlass in Abstimmung mit den Teilnehmenden der VIB erstellen, mit dem geregelt wird, wie mit solchen Einrichtungen auf öffentlichen Radwegen umzugehen ist (Anordnung, Kennzeichnung, Entfernung etc.). Anschließend wird dieser Erlass auf dem Dienstweg allen nordrhein-westfälischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden zugestellt.

9. Auf Wochentage beschränkende Zusatzzeichen – Gültigkeit an gesetzlichen Feiertagen sowie an Ferientagen im Bereich von Schulen

Wenn Zusatzzeichen bestimmte Wochentage als Abkürzungen enthalten, wie „Mo - Fr“, so gelten diese auch an gesetzlichen Feiertagen, die auf die angegebenen Wochentage fallen. Dies ist z. B. der Fall bei den Zusatzzeichen 1042-33 oder 1042-34. Beispiel: Ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286) mit dem Zusatzzeichen 1042-33 besitzt auch an Christi Himmelfahrt (Donnerstag) Gültigkeit. Hierzu verweist das MUNV auf den Beschluss des OLG Brandenburg vom 28.05.2013 - (2 Z) 53 Ss-OWi 103/13 (50/13).

Wird in einem Zusatzzeichen jedoch die Formulierung „werktags" verwendet, wie z. B. bei den Zusatzzeichen 1042-30 oder 1042-31, so gelten diese montags bis samstags, jedoch nicht an gesetzlichen Feiertagen, die auf Tage zwischen Montag und Samstag fallen. Demnach würde beispielsweise ein eingeschränktes Haltverbot mit dem Zusatzzeichen 1042-31 an Christi Himmelfahrt nicht gelten.

Insofern ist der Regelungsgehalt des Zusatzzeichens 1042-38 (werktags außer samstags) nicht gleichbedeutend mit „Mo - Fr“; der maßgebliche Unterschied besteht hier in der Gültigkeit an unterwöchigen gesetzlichen Feiertagen.

Ein Zusatzzeichen, mit denen die wochentägliche Beschränkung „werktags außer samstags" mit Uhrzeiten kombiniert wird, also z. B. „werktags außer samstags, 16 - 18 h", existiert im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) nicht. Um diese Regelung zu erzielen, kann das Zusatzzeichen 1042-38 mit z. B. Zusatzzeichen 1040-30 (zeitliche Beschränkung 16 - 18 h) gemeinsam angeordnet werden. Gemäß VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 47 ist die Kombination von zwei Zusatzzeichen zulässig.

Das MUNV stellt klar, dass die o. g. Festlegungen auch im Nahbereich von Schulen gelten. Beispiel: Eine im Nahbereich einer Schule angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Zeichen 274-30), die mit den Zusatzzeichen 1012-50 (Schule) und 1042-33 (Mo - Fr, 6 - 17 h) kombiniert ist, besitzt auch an unterwöchigen Feiertagen wie Christi Himmelfahrt Gültigkeit.

Dies gilt auch in den Schulferien. Die o. g. Kombination aus den Zeichen 274-30, 1012-50 und 1042-33 würde dann beispielsweise an allen Tagen zwischen Montag und Freitag gelten, auch in den Schulferien und sogar an unterwöchigen gesetzlichen Feiertagen, die in den Schulferien liegen, wie z. B. Ostermontag. Hierzu verweist das MUNV auf den Beschluss des OLG Brandenburg vom 12.09.2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19), wonach es sich bei dem Zeichen 1012-50 um ein Zusatzzeichen ohne konstitutive Bedeutung und ohne eigenständigen Regelungsgehalt handelt, „das lediglich einen - entbehrlichen - Hinweis zur Information der Verkehrsteilnehmer über das Motiv der Straßenverkehrsbehörde für die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung verlautbart und nichts an der Allgemeinverbindlichkeit der übrigen Regelung ändert, auch wenn das konkrete Regelungsmotiv im Einzelfall verfehlt wird.“ Weiter führt das OLG aus: „Die Beurteilung, ob Schulen an einzelnen Wochentagen wegen Ferien, gesetzlicher Feiertage oder sonstiger Besonderheiten geschlossen oder für Sonderveranstaltungen geöffnet haben und ein Schutzbedürfnis für eine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht oder nicht, obliegt auch in diesen Fällen nicht den einzelnen Verkehrsteilnehmern, sondern der die Verkehrsanordnung treffenden Behörde. Da der Straßenverkehr einfache und klare Regeln erfordert, müssen Unbequemlichkeiten, die sich aus einem der Regel entsprechenden Verhalten ergeben und wie hier auch zumutbar sind, im Interesse der Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden.“

In ähnlicher Weise äußert sich das VG Ansbach mit Urteil vom 10.12.2012 - (AN 10 K 12.01123): „Es ist insbesondere rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auch in den Ferienzeiten Gültigkeit besitzt. Denn nur hierdurch wird gewährleistet, dass bei den Kraftfahrern ein Gewöhnungseffekt eintritt und die Geschwindigkeitsbeschränkung auch tatsächlich Beachtung findet.“

Im Zusammenhang mit den Schulferien muss auch berücksichtigt werden, dass Schulen immer häufiger auch in den Ferien geöffnet sind (Ferienbetreuung, Sportkurse, Aktionstage etc.) und somit auch in der Ferienzeit stets mit schutzbedürftigen Kindern im Nahbereich einer Schule gerechnet werden muss. Zudem verfügen die Schulen über „bewegliche Ferientage“, die frei gewählt werden können. Daher sind Schulferientage landesweit nicht vollständig deckungsgleich, sondern können sich von Schule zu Schule unterscheiden. Formulierungen wie „Schultage“ oder „Ferientage“ können daher als unbestimmte Rechtsbegriffe bezeichnet werden.

Aus diesen Gründen wäre es auch wenig zweckdienlich, neue Zusatzzeichen einzuführen, die Formulierungen wie „an Schultagen“ oder „außer an Ferientagen“ enthalten. Angesichts der o. g. Ausführungen, wonach Schulkinder oftmals auch an Ferientagen die Schule aufsuchen, wären solche Zusatzzeichen unter Würdigung des besonderen Schutzbedürfnisses von Kindern schon allein aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen. Zudem ist zu bedenken, dass solche Schriftzüge wenig praxistauglich sind, weil den Verkehrsteilnehmenden nicht zugemutet werden kann, sich über die aktuell gültige Ferienordnung sowie die beweglichen Ferientage einzelner Schulen zu informieren. Dies gilt insbesondere für Verkehrsteilnehmende, die ihren Wohnsitz nicht in Nordrhein-Westfalen haben bzw. aus dem Ausland kommen.

10. Nicht regelkonforme Straßenmarkierungsfarben

Nach § 39 Absatz 5 StVO sind auch Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen Verkehrszeichen und grundsätzlich weiß. Nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb, z. B. im Bereich von Arbeitsstellen.

Es ist daher nicht zulässig, Straßenmarkierungen oder Radverkehrsführungsmarkierungen als Verkehrszeichen der StVO in anderen Farben als weiß (oder vorübergehend gelb) auszuführen, um damit z. B. gesellschaftspolitische Anliegen in die öffentliche Wahrnehmung zu rücken.

Gemäß § 33 Absatz 2 Satz 1 StVO dürfen Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36 bis 43 in Verbindung mit den Anlagen 1 bis 4) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können.

So könnten z. B. auf die Straße gebrachte Farben in Anlehnung an die Geometrie eines Fußgängerüberweges von zu Fuß Gehenden als tatsächlicher Fußgängerüberweg (Zeichen 293) wahrgenommen und fehlinterpretiert werden. In Verbindung mit Kraftfahrzeugführenden, die zum gleichen Zeitpunkt die Markierungen an dieser Stelle passieren und diese - entsprechend der o. a. Intention richtigerweise - als gesellschaftspolitisches Statement und nicht als Fußgängerüberweg betrachten, wären erhebliche Verkehrssicherheitsgefahren mit fatalen Unfallfolgen zu erwarten. Da die farblichen Elemente somit erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr haben können, sind hier die Vorschriften des § 33 Absatz 2 Satz 1 StVO zu Verkehrsbeeinträchtigungen einschlägig und zu beachten.

11. Arbeitshilfe zur Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen stellt im Rahmen der Verkehrsingenieur-Besprechung die als Anlage beigefügte „Arbeitshilfe zur Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten im Bestand unter Berücksichtigung einer Radverkehrsanlage (gemeinsamer Geh- und Radweg)“ vor. Durch die Umgestaltung der RQ 14-Querschnitte gemäß der Arbeitshilfe kommt es zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden. Das MUNV bittet daher um Anwendung der Arbeitshilfe bei Bundes- und Landesstraßen, die über einen RQ 14 verfügen und empfiehlt die Anwendung bei entsprechenden Kreis- und Kommunalstraßen.

12. Mindertragfähige Überführungsbauwerke im Bereich von Autobahnen

Die Autobahn GmbH (AdB) hat, beginnend im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Münster, die Straßenverkehrsbehörden darüber informiert, dass Überführungsbauwerke über die Autobahnen - betroffen sind die Brückenklassen 12, 16 und 30 - Tragfähigkeitsdefizite aufweisen. Sie bittet die Straßenverkehrsbehörden, entsprechende verkehrsbehördliche Anordnungen gemäß Musterplänen zu erteilen. Im Jahr 2022 sagte die AdB die Übernahme der Kosten für Verkehrsführung und Beschilderung zu. Aktuell teilt die AdB einzelnen Straßenverkehrsbehörden mit, dass nunmehr eine Kostenübernahme nur auf Basis einer Einzelfallprüfung erfolgen könne und bittet für die veranlassten Maßnahmen um Übersendung prüffähiger Unterlagen.

Mindertragfähige Überführungsbauwerke der o. a. Brückenklassen sind nach Einschätzung der VIB landesweit vorhanden, so dass viele Straßenverkehrsbehörden absehbar vor ähnlichen Problemlagen stehen werden. Allein im Zuständigkeitsbereich der BR Münster hat die AdB 102 entsprechende Brückenbauwerke im Zuge von Wirtschaftswegen, Gemeinde- und Kreisstraßen identifiziert. Es ist erst langfristig damit zu rechnen, dass sämtliche betroffenen Bauwerke entsprechend verstärkt oder ersetzt werden können.

Auf Nachfrage des MUNV verweist die AdB auf die gesetzlichen Regelungen in §§ 12 und 13 Bundesfernstraßengesetz (FStrG), die pauschalen Aussagen zur Kostentragung widersprechen. Das MUNV geht davon aus, dass es den betroffenen Straßenverkehrsbehörden gelingen wird, den geforderten Nachweis im Einzelfall zur Kostenübernahme durch die AdB erbringen zu können.