



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 07./08. Mai 2024 in Bad Sassendorf - VIB I/2024

VII A 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07. Dezember 2023, VIB II/2023	3
2. Linksseitige Radwege – Radverkehr in Gegenrichtung	4
3. Einbahnstraßen und „unechte Einbahnstraßen“ mit zeitlicher Beschränkung	9
4. Einsatz von Dialog-Displays oder Geschwindigkeitsanzeigen außerhalb geschlossener Ortschaften	10
5. Beschilderung von Brücken mit reduzierter Tragfähigkeit im nachgeordneten Netz	12
6. Bodenmarkierungen in Fahrradstraßen - Wiederholung des Zeichens 244.1 auf der Fahrbahn	14
7. Gestaltung und Regelungsgehalt des Zusatzzeichens 1049-11	16
8. Verbindlichkeit von Beschlüssen der Unfallkommission	18
9. Einsatz von Privatpersonen zur Unterstützung temporärer Sperrungen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen („Schulstraßen“)	19

Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB)

besitzen Erlasscharakter

und sind von den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu beachten.

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07. Dezember 2023 - VIB II/2023

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Linksseitige Radwege – Radverkehr in Gegenrichtung

Nach den Vorschriften der StVO besteht eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, nur dann, wenn dies durch Zeichen 237 (Radweg), 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Gehweg) angeordnet ist. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das allein stehende Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ angezeigt ist (§ 2 Absatz 4 Satz 2 und Satz 4 StVO). Demnach werden linksseitige Radwege mit Benutzungspflicht durch Anordnung der Zeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet, linksseitige Radwege ohne Benutzungspflicht durch das allein stehende Zusatzzeichen 1022-10.

Gemäß VwV-StVO ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden. Für linksseitige Radwege kommt eine Benutzungspflicht in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht (VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 33 bis 35).

Auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist linksseitiger Radverkehr unzulässig. An Straßen ohne bauliche Trennung der Fahrbahnen für eine Fahrtrichtung ist die Anordnung einer beidseitigen Benutzungspflicht sowie die Kombination aus Benutzungspflicht und Benutzungsrecht je Straßenseite unbedingt zu vermeiden.

Linksseitiger Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften

Nach den o. g. Rechtsvorschriften soll die Benutzung linksseitiger Radwege durch den gegenläufigen Radverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich nicht erfolgen.

Korrigierte Austauschseite

Falls dennoch im Ausnahmefall die Notwendigkeit bestehen sollte, einen innerörtlichen Radweg für den linksseitigen Radverkehr freizugeben, kommt in der Regel ein Benutzungsrecht in Betracht, was stets die Anordnung des allein stehenden Zusatzzeichens 1022-10 für die gegenläufige Fahrtrichtung erfordert.

Eine Benutzungspflicht (Zeichen 237, 240 oder 241) für den linksseitigen, gegenläufigen Radverkehr auf innerörtlichen Radwegen ist unbedingt zu vermeiden und käme nur im absoluten Ausnahmefall in Betracht (z. B. im Zuge eines kurzen Abschnitts ohne jegliche Einmündungen oder Grundstückszufahrten). Da die Benutzungspflicht immer mit einem Benutzungsverbot der Fahrbahn einhergeht, sind hier die Vorschriften des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO einschlägig, wonach die Zeichen 237, 240 oder 241 nur dann angeordnet werden dürfen, wenn auf der Fahrbahn eine besondere, qualifizierte Gefahrenlage besteht oder alsbald zu erwarten ist. Sofern dies der Fall ist, ist eine rechtsseitige Radverkehrsführung jenseits der Fahrbahn vorzuziehen, möglichst innerhalb des Bestandes.

Ist eine rechtsseitige Führung des Radverkehrs nicht realisierbar, so ist im Rahmen der Gesamtabwägung zu prüfen, ob die Gefahr bei einer linksseitigen Führungsform (mit oder ohne Benutzungspflicht) geringer ist als bei einer im Regelfall vorzuziehenden rechtsseitigen Führungsform im Mischverkehr mit und ohne Piktogrammketten, auf Schutzstreifen, auf Radfahrstreifen, auf baulich angelegten rechtsseitigen Radwegen oder auf rechtsseitigen Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind.

Bei allen Anordnungen von innerörtlichen linksseitigen Radwegen (mit oder ohne Benutzungspflicht) ist immer eine eingehende Prüfung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten und eine besonders sorgfältige Abwägung der jeweiligen Verkehrsgefahren erforderlich, auch sind stets die Vorschriften nach VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 36 bis 38 zu beachten. Demnach ist sowohl am Anfang als auch am Ende einer solchen Anordnung eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen, die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume muss durchgehend in der Regel 2,40 m (mindestens 2,00 m) betragen und es dürfen nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten überquert werden. Zudem muss auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichende Sicht bestehen. An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder das Zeichen 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) jeweils mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) anzuordnen.

Angesichts des erheblichen Konfliktpotentials von linksseitigem Radverkehr innerorts und zur Verdeutlichung, dass mit entgegenkommenden Radfahrenden gerechnet werden muss, sollten linke Radwege innerhalb geschlossener Ortschaften aus Verkehrssicherheitsgründen zusätzlich durch Zusatzzeichen und Bodenmarkierungen gekennzeichnet werden, sofern eine Benutzung durch den gegenläufigen Radverkehr unumgänglich sein sollte. Hierzu wird folgende Vorgehensweise empfohlen:

- Auf innerörtlichen Radwegen („reine“ Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege) mit Benutzungspflicht sollte der Radverkehr durch das Zusatzzeichen 1000-31 (Beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile) in Kombination mit den Zeichen 237, 240 oder 241 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.
- Auf innerörtlichen „reinen“ Radwegen sollte das Sinnbild „Radverkehr“ gemäß § 39 Absatz 7 StVO in Verbindung mit doppelten Richtungspfeilen (zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile in Anlehnung an das Zusatzzeichen 1000-31) in regelmäßigen Abständen auf die Verkehrsfläche aufgebracht werden. Bei hinreichender Breite des Radwegs kann bei Bedarf auch eine mittige Längsmarkierung (Zeichen 295 oder Zeichen 340) zur optischen Trennung der Fahrtrichtungen angeordnet werden; dann sollten Radverkehr-Sinnbilder mit je einem Richtungspfeil auf der jeweiligen Radweghälfte in regelmäßigen Abständen markiert werden. Diese Empfehlung gilt unabhängig davon, ob für den rechtsseitigen Radverkehr eine Benutzungspflicht mit Zeichen 237 angeordnet ist oder nicht. Besteht für den rechtsseitigen Radverkehr keine Benutzungspflicht, kann zusätzlich eine Roteinfärbung des Radwegs zweckdienlich sein.
- Bei innerörtlichen getrennten Rad- und Gehwegen sollte die Radverkehrsfläche mit dem Sinnbild „Radverkehr“ in Verbindung mit doppelten Richtungspfeilen in regelmäßigen Abständen gekennzeichnet werden. Zudem sollten die Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr optisch eindeutig voneinander zu unterscheiden sein, z. B. durch eine trennende Längsmarkierung (Zeichen 295), verschiedenartige Oberflächen oder durch eine Roteinfärbung der Radverkehrsfläche. Diese Empfehlung gilt unabhängig davon, ob für den rechtsseitigen Radverkehr eine Benutzungspflicht mit Zeichen 241 angeordnet ist oder nicht.
- Im Fall von innerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht für den rechtsseitigen Radverkehr sollte gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und

Korrigierte Austauschseite

Satz 4 Rn. 38a in regelmäßigen Abständen die Kombination der Sinnbilder „Fußgänger“ (oben) und „Radverkehr“ (unten) nach § 39 Absatz 7 StVO auf die Mischverkehrsfläche aufgebracht werden (mit einem trennenden Querstrich, jedoch ohne umschließenden Kreis). Es wird empfohlen, diese Piktogramm-Kombination entweder in Verbindung mit doppelten Richtungspfeilen zu markieren oder abwechselnd in beiden Fahrtrichtungen.

Linksseitiger Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften

Außerorts gelegene Straßen verfügen häufig über einseitige Radwege, insbesondere über gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr. Gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 35 kommt außerhalb geschlossener Ortschaften in der Regel eine Benutzungspflicht (Zeichen 237, 240 oder 241) in Betracht; dabei sind Ausnahmen von diesem Regelfall grundsätzlich zulässig. Die Freigabe von außerörtlichen Radwegen für den linksseitigen Radverkehr ohne Benutzungspflicht erfordert stets die Anordnung des allein stehenden Zusatzzeichens 1022-10 für die gegenläufige Fahrtrichtung. Die oben aufgeführten Vorschriften nach VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 36 bis 38 zu sicheren Querungsmöglichkeiten, erforderlichen Radwegbreiten, kreuzenden Verkehren, ausreichenden Sichtverhältnissen und zur Beschilderung sind auch hier zu beachten.

Da auf außerorts gelegenen Radwegen erfahrungsgemäß mit entgegenkommendem Radverkehr gerechnet wird, sind die Ansprüche an eine zusätzliche Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen geringer als innerhalb geschlossener Ortschaften. Hierzu wird folgende Vorgehensweise empfohlen:

- Auf außerörtlichen Radwegen („reine“ Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege) mit Benutzungspflicht kann der Radverkehr durch das Zusatzzeichen 1000-31 (Beide Richtungen, zwei gegengerichtete senkrechte Pfeile) in Kombination mit den Zeichen 237, 240 oder 241 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden
- Im Fall von außerörtlichen „reinen“ Radwegen und getrennten Rad- und Gehwegen mit oder ohne Benutzungspflicht ist eine zusätzliche Bodenmarkierung nicht zwingend erforderlich. Gleichwohl kann bei Bedarf die empfohlene Vorgehensweise für Bodenmarkierungen auf innerörtlichen Radwegen und getrennten Rad- und Gehwegen (s. o.) angewendet werden.

- Bei außerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht sollte gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 38a in regelmäßigen Abständen die Kombination der Sinnbilder „Fußgänger“ (oben) und „Radverkehr“ (unten) nach § 39 Absatz 7 StVO auf die Mischverkehrsfläche aufgebracht werden (mit einem trennenden Querstrich, jedoch ohne umschließenden Kreis). Es wird empfohlen, diese Piktogramm-Kombination entweder in Verbindung mit doppelten Richtungspfeilen zu markieren oder abwechselnd in beiden Fahrtrichtungen.
- Auf außerörtlichen gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Benutzungspflicht (Zeichen 240) für beide Fahrtrichtungen oder nur für den rechtsseitigen Radverkehr ist eine zusätzliche Bodenmarkierung nicht zwingend erforderlich.

Für alle linksseitigen Radwege mit Radverkehr in Gegenrichtung sowohl innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften gilt, dass sich die Abmessungen der genannten Markierungen (Sinnbilder, Richtungspfeile etc.) nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in der jeweils aktuellen Fassung richtet.

Hinsichtlich der Gestaltung der Radwege wird gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 13 auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Im Zusammenhang mit der Kennzeichnung gemeinsamer Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht ist anzumerken, dass dieser Themenbereich bereits im Rahmen der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) I/2017 am 26./27.04.2017 unter TOP 6 erörtert wurde. Die entsprechende Niederschrift ist überholt - insbesondere, weil die seinerzeit eingeführte Piktogramm-Kombination zwischenzeitlich Eingang in das deutsche Straßenverkehrsrecht gefunden hat (VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 Rn. 38a).

3. Einbahnstraßen und „unechte Einbahnstraßen“ mit zeitlicher Beschränkung

Das Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) darf - bei dauerhafter Sichtbarkeit - gemäß VwV-StVO nicht durch die Zusatzzeichen 1040 oder 1042 zeitlich beschränkt werden (vgl. VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 44). Gleiches gilt für das Zeichen 220 (Einbahnstraße). Daher ist es rechtlich nicht zulässig, eine zeitlich beschränkte Einbahnstraße anzuordnen. Dies gilt auch für eine „unechte Einbahnstraße“, bei der nur das Zeichen 267 angeordnet und somit die Einfahrt von einer Seite untersagt wird, die aber ansonsten über Zweirichtungsverkehr verfügt.

Die VwV-StVO hat u. a. das Zeichen 267 ausdrücklich von der Möglichkeit einer zeitlichen Beschränkung ausgenommen. Die Besprechungsteilnehmenden kommen darin überein, dass eine Ausnahme nach § 46 Absatz 2 StVO zur Ermöglichung einer zeitlichen Beschränkung von „echten“ und „unechten“ Einbahnstraßen nicht erfolgen kann, insbesondere angesichts der wichtigen verkehrssichernden Bedeutung des Zeichens 267.

Anders als die o. g. Verkehrszeichen darf das Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) durch die Zusatzzeichen 1040 oder 1042 zeitlich beschränkt werden. Die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße mit Zeichen 260 (zeitlich beschränkt oder unbeschränkt) ist jedoch problematisch, da es - anders als das Zeichen 267 - eine streckenbezogene Geltung beansprucht. Darüber hinaus wäre dann dort nicht nur die Einfahrt, sondern auch die Ausfahrt verboten. Zudem müssen andere Verkehrsteilnehmende (z. B. zu Fuß Gehende oder Radfahrende), die aus der „beschilderten Richtung“ die Straße nutzen, grundsätzlich dort nicht mit dem aus ihrer Sicht verbotenen Verkehr rechnen. Gleiches gilt auch für andere Verkehrsteilnehmende, die aufgrund der Beschilderung nicht mit entsprechendem Verkehr aus der Straße heraus rechnen müssen. Aufgrund dieser Problemlage kann eine entsprechende Beschilderung mit Zeichen 260 zur Einrichtung einer unechten Einbahnstraße nicht empfohlen werden.

4. Einsatz von Dialog-Displays oder Geschwindigkeitsanzeigen außerhalb geschlossener Ortschaften

Geschwindigkeitsanzeigen dienen dazu, Fahrzeugführende auf ihre gegebenenfalls zu hohe Geschwindigkeit aufmerksam zu machen. Auf Dialog-Displays wird hingegen die gefahrene Geschwindigkeit nicht mitgeteilt und lediglich durch die Anzeige von „Danke“, „Langsam“ oder stilisierten Gesichtsausdrücken („Smileys“) gelobt oder getadelt.

Dialog-Displays sind im innerörtlichen Bereich ein etabliertes Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Nach einer Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) wurde durch ihren Einsatz innerorts eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit um bis zu 6 km/h beobachtet. Der prozentuale Anteil der Fahrer, welche die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten, verringerte sich um bis zu 64 Prozent.

Dabei ist aber zu beachten, dass Dialog-Displays nur einen wirksamen Einfluss auf die Verkehrsteilnehmenden haben, solange sie aktiv sind. Es zeigte sich, dass nach Abbau der Geräte die Verkehrsteilnehmenden wieder zu ihrem ursprünglichen Verhalten zurückkehrten. Es wurde auch festgestellt, dass sich während der Betriebsphase von reinen Geschwindigkeitsanzeigen deutliche Gewöhnungseffekte einstellen, während solche Effekte bei Dialog-Displays nicht zu verzeichnen waren.

Außerorts wurden Dialog-Displays oder Geschwindigkeitsanzeigen bisher nur selten eingesetzt. Es liegen daher bislang nur wenig Erfahrungen vor. Bei einem Modellprojekt in Niedersachsen zeigte sich, dass Dialog-Displays vor allem bei zu hohen Fahrgeschwindigkeiten geschwindigkeitsdämpfend wirken. Liegt die gefahrene Geschwindigkeit jedoch unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, kommt es beim Einsatz von Dialog-Displays oder Geschwindigkeitsanzeigen vereinzelt dazu, dass die Geschwindigkeit entsprechend erhöht wird. Positive Effekte konnten in einem Bereich von 200 Metern vor und nach dem Standort eines Dialog-Displays nachgewiesen werden. Ob darüber hinaus der positive Effekt weiter anhält, konnte in dem Modellprojekt nicht nachgewiesen werden.

Dialog-Displays und Geschwindigkeitsanzeigen sind keine Verkehrszeichen und somit nicht anordnungsfähig durch die Straßenverkehrsbehörden. Bei der Aufstellung ist immer darauf zu achten, dass sie kein gefährliches Hindernis darstellen.

Dialog-Displays oder Geschwindigkeitsanzeigen sollten bei Verkehrssicherheitsproblemen nur als Übergangslösung für einen kurz- oder mittelfristigen Zeitraum eingesetzt werden. Auf keinen Fall dürfen sie die Verkehrssicherheitsarbeit ersetzen.

5. Beschilderung von Brücken mit reduzierter Tragfähigkeit im nachgeordneten Netz

Schäden an der Brückeninfrastruktur machen es oftmals erforderlich, der verminderten Traglast durch entsprechende Beschilderung Rechnung zu tragen. Um die Bauwerke vor einer weiteren überlastbedingten Schädigung zu schützen, ist es notwendig zu regeln, wie schwer passierende Fahrzeuge sein dürfen. Hierzu bestehen zwei Möglichkeiten, die beide jeweils Vor- und Nachteile beinhalten:

Die erste Option ist, durch den Einsatz des Verkehrszeichens 262 (tatsächliche Masse) auf das tatsächliche Gewicht eines Fahrzeuges abzustellen. Vorteil ist hierbei, dass nur solche Fahrzeuge vom Befahren der Brücke ausgeschlossen sind, die tatsächlich entsprechend schwer sind und das Brückenbauwerk somit in der verbleibenden Restnutzungsdauer einem größeren Kreis von Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht. Zudem gilt bei diesem Verkehrszeichen die jeweilige Gewichtsangabe bei Fahrzeuggespannen für Zugmaschine und Anhänger jeweils einzeln, weshalb sogar solche Gespanne die Brücke befahren dürfen, bei denen zwar Zugmaschine und Anhänger für sich jeweils unter der zulässigen tatsächlichen Masse liegen, aber gemeinsam diese überschreiten. Dies ist jedoch angesichts der Schäden an der Infrastruktur zugleich auch einer der Nachteile der Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 262. Darüber hinaus ist eine Kontrolle der Einhaltung des Verbotes nur sehr schwer möglich, da immer die Feststellung des tatsächlichen Gewichtes des Fahrzeuges und seiner Ladung bei der jeweiligen Fahrt über das Brückenbauwerk erforderlich ist. Eine gerichtsfeste Feststellung erfordert einen sehr hohen Ressourcenaufwand (u. a. den Einsatz einer geeigneten Waage). Auch muss den Fahrzeugführern das Gewicht ihres Fahrzeuges exakt bekannt sein, damit sie wissen, ob ihre Fahrzeuge vom Verbot erfasst werden. Erfahrungen zeigen jedenfalls, dass oftmals trotz des Verbotes viele zu schwere Fahrzeuge über abgelastete Brücken fahren. Die Bauwerke werden dadurch deutlich stärker geschädigt, wodurch sich die Restnutzungsdauer verringert.

Die zweite Option ist die Anordnung des Verkehrszeichens 253 (Verbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t) in Verbindung mit einem Zusatzzeichen hinsichtlich der Angabe des zulässigen Gesamtgewichtes. In diesem Fall wird nur nach dem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination als ganzer unterschieden. Zu beachten ist bei dieser Beschilderung, dass Fahrzeuge auch bei einer Leerfahrt, bei der sie tatsächlich ein deutlich geringeres Gewicht haben, vom Verbot erfasst werden.

Jedoch sind die Kontrollen und damit auch die Durchsetzbarkeit des Verbotes deutlich einfacher, da sich die erforderlichen Daten aus den Fahrzeugpapieren ergeben. Somit ist auch für die Fahrzeugführenden einfacher erkennbar, ob ihr Fahrzeug vom Verbot erfasst wird. Im Ergebnis ist zwar während der verbleibenden Restnutzungsdauer der Brücke weniger Verkehrsteilnehmenden als bei der ersten Option (Zeichen 262) das Befahren der jeweiligen Brücke erlaubt; allerdings kann das Bauwerk somit besser geschützt werden, was sich in der Regel positiv auf die Restnutzungsdauer auswirkt. Erfahrungsgemäß kann das Bauwerk somit länger genutzt werden. Folglich ist die zweite Option empfehlenswert.

6. Bodenmarkierungen in Fahrradstraßen - Wiederholung des Zeichens 244.1 auf der Fahrbahn

An das MUNV wurde die Frage herangetragen, ob die Aufbringung des Zeichens 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) als zusätzliche Bodenmarkierung nicht nur an den Standorten der angeordneten Verkehrszeichen (i. d. R. am Beginn einer Fahrradstraße und nach Einmündungen und Kreuzungen) zulässig ist, sondern auch im weiteren Verlauf einer Fahrradstraße wiederholt werden darf - unabhängig vom Standort der Beschilderung.

Nach den Vorschriften des § 39 Absatz 5 Satz 8 StVO dienen Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn dem Hinweis auf ein angebrachtes Verkehrszeichen. Gemäß VwV-StVO kann der Fahrzeugverkehr durch Schriftzeichen, Sinnbilder oder die Wiedergabe eines Verkehrszeichens auf der Fahrbahn lediglich zusätzlich auf eine besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Von dieser Möglichkeit ist nur sparsam Gebrauch zu machen. Sofern dies dennoch in Einzelfällen erforderlich sein sollte, sind die Darstellungen ebenfalls nach den RMS auszuführen (VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 55). Die „Richtlinien für die Markierung von Straßen“, Teil 1 (RMS-1), auf die in der o. g. Verwaltungsvorschrift verwiesen wird, führen hierzu unter Kapitel 6 (Sonstige Markierungszeichen) aus: „Schriftzeichen und die Wiedergabe von Verkehrsschildern auf der Fahrbahn dienen nur dem Hinweis auf ein entsprechendes Verkehrszeichen. Sie haben somit keinen rechtswirksamen Charakter. Die hinweisende oder unterstützende Zweckbestimmung dieser Markierungen sollte in der Regel auf den Standort des Verkehrszeichens beschränkt bleiben.“

Demnach ist eine zusätzliche, wiederholte Aufbringung des Zeichens 244.1 auf die Fahrbahn einer Fahrradstraße jenseits eines angeordneten Zeichens 244.1 zum Zweck der Wiederholung durchaus zulässig, sofern von dieser Möglichkeit nur sparsam Gebrauch gemacht wird. Jedenfalls kann aus der in den RMS aufgeführten Formulierung „sollte in der Regel“ nicht hergeleitet werden, dass Verkehrszeichen als Bodenmarkierungen ausschließlich am jeweiligen Schilderstandort aufgebracht werden dürfen, zumal durch die Definition eines Regelfalls die Möglichkeit eröffnet wird, in besonderen Einzelfällen Ausnahmen von der Regel zulassen zu können.

Gleichwohl verweist das MUNV im Hinblick auf die Gestaltung von Fahrradstraßen auf die Niederschrift zu TOP 2 der Verkehrsingenieur-Besprechung I/2023 am 16./17. Mai 2023 und den darin zur Vereinheitlichung der Gestaltung von Fahrradstraßen in Nordrhein-Westfalen empfohlenen „Leitfaden Fahrradstraßen“ der AGFS.

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

7. Gestaltung und Regelungsgehalt des Zusatzzeichens 1049-11

An das MUNV wurde die Frage herangetragen, ob Gestaltung und Regelungsgehalt des Zusatzzeichens 1049-11 (Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen, dürfen überholt werden) noch zeitgemäß sind.

Das Zusatzzeichen 1049-11 zeigt einen stilisierten Traktor und den Schriftzug „dürfen überholt werden“. Grundlage für die Grafik ist das entsprechende Sinnbild gemäß § 39 Absatz 7 StVO „Kraftfahrzeuge und Züge, die nicht schneller als 25 km/h fahren können oder dürfen.“ Sofern das Zusatzzeichen mit dem Zeichen 276 (Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art) kombiniert ist, ist das Überholen langsamer Kraftfahrzeuge, die maximal 25 km/h fahren, vom Verbot ausgenommen.

Die o. g. Zeichenkombination könnte aufgrund des Erscheinungsbildes des Zusatzzeichens 1049-11 insofern missverstanden werden, dass ausschließlich Traktoren überholt werden dürfen oder dass alle Traktoren oder landwirtschaftlichen Zugmaschinen sehr langsam fahren und daher problemlos und verkehrssicher überholt werden könnten. Dies mag in der Vergangenheit der Fall gewesen sein, als kleine, langsame Traktoren ohne feste Fahrerkabine regelmäßig auf öffentlichen Straßen verkehrten. Heutzutage verfügen Traktoren jedoch über erheblich größere Ausmaße und feste Fahrerkabinen. Da sie mit in der Regel 40 bis 50 km/h auch deutlich schneller fahren als 25 km/h, fallen sie bei solchen Geschwindigkeiten nicht unter den Regelungsgehalt des Zusatzzeichens 1049-11. Ohnehin wäre ein Überholen moderner Traktoren angesichts der höheren Fahrgeschwindigkeiten i. V. m. den sich aus der großen Silhouette ergebenden Sichtbehinderungen und der oftmals ausgedehnten Länge von Zugmaschinen-Anhänger-Gespannen mit Gefahren verbunden.

Da das Zusatzzeichen jedoch einen stilisierten Traktor zeigt, könnten Verkehrsteilnehmende dazu verleitet werden, moderne Traktoren zu überholen, die vom Regelungsgehalt des Zusatzzeichens gar nicht erfasst sind, wodurch es in der Folge zu verkehrssicherheitsgefährdenden Situationen kommen kann. Aktualität und Zweckdienlichkeit des Sinnbilds nach § 39 Absatz 7 StVO und des Zusatzzeichens 1049-11 können daher durchaus angezweifelt werden.

Gleichwohl ist festzuhalten, dass Sinnbild und Zusatzzeichen in der StVO bzw. im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) enthalten und somit Bestandteil des bundeseinheitlichen Straßenverkehrsrechts sind. Nordrhein-Westfalen ist - wie alle Bundesländer - nicht dazu ermächtigt, Sinnbilder des § 39 Absatz 7 StVO oder Zusatzzeichen des VzKat im Alleingang abzuschaffen oder zu ändern.

Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden sollen daher für die o. g. Bedenken und Gefahren sensibilisiert werden. Dies gilt insbesondere für eine mögliche verkehrssicherheitsgefährdende Fehldeutung des Regelungsgehaltes des Zusatzzeichens 1049-11. Die Straßenverkehrsbehörden werden gebeten, im Hinblick auf die Anordnung des Zusatzzeichens möglichst zurückhaltend vorzugehen.

8. Verbindlichkeit von Beschlüssen der Unfallkommission

Aus gegeben Anlass wird auf verschiedene Regelungen des aktuell geltenden Gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums des Inneren (414-61.05.04) und des Ministeriums für Verkehr (III B 3 58.91.16) vom 10. Juni 2021 hinsichtlich der Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen noch einmal ausdrücklich hingewiesen.

Gemäß Ziffer 1.2 sowie Ziffer 5.4 des gemeinsamen Runderlasses sind die beteiligten Behörden an die Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und verpflichtet, für eine schnellstmögliche Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen innerhalb der gemeinsam festgelegten Fristen Sorge zu tragen.

Gemäß Ziffer 5.3 des gemeinsamen Runderlasses müssen Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und -linien als auch der auffälligen Stellen und Strecken nach den Sonderuntersuchungen geeignet, angemessen und durchsetzbar sein.

Es wird zudem aus aktuellem Anlass hinsichtlich der Verbindlichkeit der Beschlüsse der Unfallkommission bezüglich straßenbaulicher Maßnahmen auf die Niederschrift zu TOP 9 der VIB am 09./10 April 2014 verwiesen, da die wesentlichen Aussagen auch aktuell noch Geltung beanspruchen.

9. Einsatz von Privatpersonen zur Unterstützung temporärer Sperrungen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen („Schulstraßen“)

Hinsichtlich der Frage, inwieweit auch Privatpersonen, wie z. B. Eltern, eingesetzt werden können, um das temporäre Verkehrsverbot einer „Schulstraße“ (vgl. TOP 6 der VIB II/2023 am 07.12.2023) vor Ort durchzusetzen, ist darauf hinzuweisen, dass dies, soweit es darum geht, dass diese Personen mobile Verkehrszeichen vor Ort aufstellen, grundsätzlich unter den für Verwaltungshelfer üblichen Voraussetzungen möglich erscheint. Weil Privatpersonen bei der Aufstellung von Verkehrszeichen kein eigenes Ermessen ausüben dürfen, müsste die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde hierzu einen exakten Verkehrszeichenplan aufstellen und die entsprechenden Personen konkret mit der (regelmäßigen) Aufstellung beauftragen. Zusätzlich sollte aufgrund des Einsatzbereiches auf eine ausreichende Schulung des eingesetzten Personenkreises geachtet werden.

Privatpersonen dürfen den Verkehr auf öffentlichen Straßen weder lenken noch anstelle der Polizei regeln. Ihren Zeichen gegenüber besteht keine Gehorsamspflicht. Sie sind nicht mit Sonderrechten ausgestattet. Zudem dürfen die dort tätigen Privatpersonen Verkehrsverstöße gegen die Beschilderung nicht verfolgen und ahnden.

Bei der Kontrolle von Ausnahmegenehmigungen von Verkehrsverboten ist zu differenzieren. Es spricht nichts dagegen, dass eine Privatperson als Verkehrshelfer neben z. B. einer Absperrschranke steht und Verkehrsteilnehmende, die freiwillig Ausnahmegenehmigungen vorzeigen, darauf hinweist, dass diese an der Absperrschranke vorbeifahren dürfen. Nicht zulässig ist es dagegen, dass die Privatperson mit ihrem Körper eine Straße absperrt und nur Verkehrsteilnehmende durchfahren lässt, die Ausnahmegenehmigungen vom Verkehrsverbot vorzeigen. Dabei würde es sich um eine sog. „dynamische“ Verkehrsregelung handeln, die der Polizei vorbehalten ist.