



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 14. November 2024 in Düsseldorf - VIB II/2024

VII A 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07./08. Mai 2024, VIB I/2024	3
2. Rechtslage zur Anwendung der Lärm-Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV	4
3. Nachleuchtende Straßenmarkierungen	7
4. Veröffentlichung der VIB-Niederschriften	8
5. Nebeneinanderstellen von Fahrzeugen an Knotenpunkten	9
6. Digitalisierung von verkehrsbehördlichen Anordnungen	10
7. Zustimmung der obersten Landesbehörde gemäß VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 1a Rn. 146	11
8. Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr bei periodischen Sperrungen	12
9. Anordnung von Haltestellen des Schienenersatzverkehrs	13
10. Abweichung von den Einsatzbereichen für Fußgängerüberwege nach Tabelle 2 der R-FGÜ 2001	14

Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB)

besitzen Erlasscharakter

und sind von den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu beachten.

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 07./08. Mai 2024 - VIB I/2024

Die Niederschrift wird mit Änderungen bei TOP 2 (Linksseitige Radwege – Radverkehr in Gegenrichtung) genehmigt. Demnach werden auf Seite 5 einzelne Änderungen zur Verbesserung der Verständlichkeit vorgenommen und auf Seite 7 im ersten Aufzählungspunkt das Wort „sollte“ durch das Wort „kann“ ersetzt. Die entsprechenden Korrekturen sind dieser Niederschrift beigelegt; es wird um Austausch der Seiten 5 und 7 gebeten.

2. Rechtslage zur Anwendung der Lärm-Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV

Aufgrund vielfacher Nachfragen aus dem nachgeordneten Bereich wird hiermit die aktuelle Rechtslage zur Anwendung der Lärm-Richtwerte nach Nr. 2.1 der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) dargelegt. Eine Rechtsänderung geht damit nicht einher.

Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote) ist in der Regel rechtssicher und nicht zu beanstanden, wenn die errechneten Beurteilungspegel die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreiten.

Ist dies nicht der Fall, dürfen solche Maßnahmen aber nicht allein mit der Begründung abgelehnt werden, dass die Richtwerte unterschritten werden. Ein alleiniges Abstellen auf unterschrittene Richtwerte kann zwar eine Arbeitserleichterung darstellen und zudem einer guten Vergleichbarkeit sowie der Gleichbehandlung aller lärmbeeinträchtigten Anwohnenden dienen. Sofern die Straßenverkehrsbehörde aber keine sorgfältige Interessensabwägung im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens durchgeführt hat, ist eine solche Vorgehensweise höchstwahrscheinlich rechtsunsicher, da sie nicht der aktuellen Rechtsprechung entspricht, die nachfolgend erläutert wird:

Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen ist zunächst § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, wonach die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten darf. Um Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs anordnen zu können, muss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage vorliegen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Rechtsgutes „Gesundheit der Wohnbevölkerung“ erheblich übersteigt. Für den „Schutz der Wohnbevölkerung“ gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO sowie eine diesbezügliche besondere Gefahrenlage existieren keine festen Grenzwerte, vielmehr muss die Straßenverkehrsbehörde eine Ermessensentscheidung für den jeweiligen Einzelfall treffen. Wie dieses Ermessen auszuüben ist, wird in den Lärmschutz-Richtlinien-StV geregelt, die eine ermessenslenkende

Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden darstellen (durch den Verweis unter VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 12 ist klagestellt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien-StV angeordnet werden dürfen).

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV geben keine Hinweise darauf, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen tatsächlich nur bei einer Überschreitung der Richtwerte nach Nr. 2.1 angeordnet werden dürfen. So wird z. B. unter Nr. 1.2 auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 22. Dezember 1993 - BVerwG 11 C 45.92 - verwiesen, wonach die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt ist und maßgeblich vielmehr sei, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Unter Nr. 1.3 wird die Betrachtung des Einzelfalls betont. Beim Verweis auf die unter Nr. 2.1 aufgeführten Lärm-Richtwerte heißt es, dass diese „grundsätzlich zugrunde zu legen“ sind; unter Nr. 2.1 selbst wird ausgeführt, straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen „kommen insbesondere in Betracht“.

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass eine Lärmbelastung nicht mehr zumutbar ist, wenn die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) als Orientierungswerte überschritten werden („Zumutbarkeitsschwelle“). Diese Werte liegen z. B. für reine und allgemeine Wohngebiete mit 59/49 dB(A) tags/nachts um 11 dB(A) unter den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV für reine und allgemeine Wohngebiete in Höhe von 70/60 dB(A) tags/nachts. Bereits bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt. Die Behörde hat dann unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Dabei kann die Straßenverkehrsbehörde umso eher von Verkehrsbeschränkungen absehen, je geringer die Lärmbeeinträchtigung ist und benötigt gewichtigere Gründe, diese abzulehnen, je höher der Grad der Beeinträchtigung ausfällt. Die Richtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen eine Obergrenze dar, bei deren Überschreitung sich die Pflicht des Einschreitens (also zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen) sehr stark verdichtet, ggf. sogar „auf Null“. Bei einer Überschreitung dieser Richtwerte kann von einem erheblichen Ausmaß an Verkehrs-

lärm ausgegangen werden, das nicht mehr als ortsüblich gilt und gesichert eine „besondere Gefahrenlage für die Gesundheit der Wohnbevölkerung" gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO darstellt.

Für die Praxis bedeutet dies Folgendes:

1. Werden beispielsweise in einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet die Grenzwerte der 16. BImSchV (Orientierungswerte für die „Zumutbarkeitsschwelle") in Höhe von 59/49 dB(A) nicht erreicht, ist der Verkehrslärm zumutbar und der Tatbestand der o. g. Rechtsgrundlagen nicht erfüllt. Es besteht kein Anspruch gegenüber der Straßenverkehrsbehörde auf ein Einschreiten, entsprechende Anträge können ohne Weiteres abgelehnt werden.
2. Werden die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten (hier: 59/49 dB(A)), ist das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde bereits eröffnet. Dann hat sie im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens eine sorgfältige Abwägung aller berechtigter Interessen unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und Beachtung der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorzunehmen. Dabei kann eine Maßnahme bzw. ein Antrag je nach Einzelfall entweder abgelehnt oder befürwortet werden. Die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen setzt voraus, dass sich aus der Gesamtabwägung ein deutliches Überwiegen der Belange ergibt, die für die Anordnung einer Beschränkung bestehen und eine „besondere Gefahrenlage für die Gesundheit der Wohnbevölkerung" gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO vorliegt. Grundsätzlich gilt: Je näher die berechneten Beurteilungspegel an den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen, desto mehr wiegen die Belange des Straßenverkehrs. Je höher das Lärmniveau ist und sich den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV nähert, desto kleiner wird der Ermessensspielraum für die Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten zugunsten der Lärmbetroffenen.
3. Werden die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (in reinen und allgemeinen Wohngebieten: 70/60 dB(A)) überschritten, ist das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten zugunsten der Lärmbetroffenen erheblich reduziert, ggf. bis „auf Null". Eine besondere Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Schutzgutes „Gesundheit der Wohnbevölkerung" erheblich übersteigt, liegt gesichert vor. Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen als geeignete Abhilfemaßnahme ist rechtssicher.

3. Nachleuchtende Straßenmarkierungen

Zumindest ein Unternehmen bietet derzeit ein Straßenmarkierungsmaterial an, welches damit beworben wird, dass es bei Dunkelheit nachleuchten würde. In einer Stadt in Nordrhein-Westfalen wurde dieses Markierungsmaterial bereits aufgebracht und erprobt. Das auffälligste Ergebnis dieses Versuches ist dabei die hohe Abnutzungsrate des Materials; schon nach etwa vier Jahren ist eine Erneuerung der Markierung notwendig.

Auf den fließenden Verkehr bezogene Fahrbahnmarkierungen sind nach der VwV-StVO retroreflektierend auszuführen, um damit bereits über eine für die Verkehrssicherheit ausreichende Sichtbarkeit bei Nacht zu verfügen. Hierfür sind im technischen Regelwerk für Fahrbahnmarkierungen, wie den ZTV M 13, entsprechende Mindestanforderungen enthalten, mit denen sichergestellt wird, dass Markierungen beim Anleuchten mit ausreichendem Kontrast in der Dunkelheit erkannt werden können.

Während für herkömmliche Fahrbahnmarkierungen in Deutschland bereits ein standardisiertes Qualitätssicherungssystem existiert, zu dem beispielsweise die Eignungsprüfung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie Grundlagen für eine messtechnische Überprüfung von Markierungen in situ durch Straßenbaubehörden im Neu- und Gebrauchszustand gehören, fehlen für die Eigenschaft „Nachleuchten“ bisher derartige standardisierte Vorgaben.

Es liegen zudem keine Kenntnisse vor, inwieweit der Effekt des Nachleuchtens stark genug für eine ausreichende visuelle Führung ist. Es kann in Zweifel gezogen werden, ob an bewölkten Tagen des Winters die Markierung genügend Licht aufnehmen kann, um dieses in der langen Winternacht gleichmäßig und im ausreichenden Maße abzugeben.

4. Veröffentlichung der VIB-Niederschriften

Es ist festzustellen, dass die Niederschriften der VIB zunehmend auch außerhalb der Verwaltungen auf Interesse in der Bevölkerung stoßen. Es häufen sich Anfragen z. B. über die sich auf das Gesetz über die Freiheit des Zugangs zu Informationen für das Land Nordrhein-Westfalen (Informationsfreiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen - IFG NRW) berufende Internetplattform „Frag den Staat“. Diese Internetplattform betreibt einen Server, auf dem sämtliche hierüber generierte Korrespondenz gespeichert wird. Da zuletzt auch mehrere Niederschriften der VIB angefragt wurden, befinden diese sich frei zugänglich zum Download auf diesem Server.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr trägt Sorge dafür, dass die Niederschriften der VIB zukünftig auch auf landesseitigen Servern zum Download angeboten werden.

5. Nebeneinanderstellen von Fahrzeugen an Knotenpunkten

An das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde die Frage herangetragen, ob eine Anpassung des Erlasses „Verkehrssicherheit von Knotenpunkten“ des damaligen Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 12.12.2008 (Az.: III.7 – 75-05/13) angedacht ist. Hintergrund ist, dass der Erlass in Ortsterminen oder Unfallkommissionssitzungen herangezogen wird, wenn es um die Diskussion von Maßnahmen und deren Durchsetzbarkeit geht. Kritisch betrachtet wird dabei allerdings des Öfteren das Alter des Erlasses sowie der darin enthaltene Bezug auf inzwischen nicht mehr gültige Richtlinien.

Eine Anpassung des Erlasses ist derzeit nicht geplant. Festzuhalten ist jedoch, dass das Nebeneinanderaufstellen an nicht signalisierten Knotenpunkten ein Verkehrssicherheitsdefizit ist. Daher ist im Einklang mit den gültigen technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) das Nebeneinanderstellen an neuen oder umgeplanten Knotenpunkten zu unterbinden. Diese Regelwerke zeigen auf, wie Verkehrsanlagen aktuell entworfen und betrieben werden. Sie stellen den aktuellen Stand der Technik dar und sind zu berücksichtigen.

Die technischen Regelwerke sind auch Gegenstand der örtlichen Verkehrssicherheitsarbeit, welche zweifellos beginnt, bevor eine Unfallhäufungsstelle oder -linie entsteht. Zum Zwecke einer ausreichenden Verkehrssicherheit sollte das Nebeneinanderaufstellen von Fahrzeugen an Knotenpunkten nicht nur bei Neuplanungen, sondern auch an bestehenden Knotenpunkten unterbunden werden.

6. Digitalisierung von verkehrsbehördlichen Anordnungen

Die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste verpflichtet die Straßenverkehrsbehörden zukünftig, verkehrsbehördliche Anordnungen zu digitalisieren und maschinenlesbar vorzuhalten.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat gemeinsam mit der landeseigenen Mobidrom GmbH zur Unterstützung der Kommunen eine Arbeitsgruppe initiiert, um die notwendigen Digitalisierungsprozesse zu erarbeiten. Es konnten bereits einigen Kommunen für eine Teilnahme an dieser Arbeitsgruppe gewonnen werden. Zur Information aller Straßenverkehrsbehörden wird im ersten Quartal des Jahres 2025 eine Auftaktveranstaltung stattfinden.

7. Zustimmung der obersten Landesbehörde gemäß VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 1a Rn. 146

Gemäß § 46 Absatz 1a StVO können die Straßenverkehrsbehörden zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge allgemein durch Zusatzzeichen Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverboten oder Verkehrsumleitungen nach § 45 Absatz 1 Nummer 3, Absatz 1a und 1b Nummer 5 erste Alternative zulassen. Das gleiche Recht haben sie für die Benutzung von Busspuren durch elektrisch betriebene Fahrzeuge. Dabei sind die Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) zu beachten.

Hierzu führt die VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 1a Rn. 146 aus: „Bei der Bevorrechtigung geht die Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs aller Verkehrsteilnehmer vor. Vor jeder Entscheidung über eine Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind die Straßenbaubehörden und die Polizeien zu hören. Die Straßenverkehrsbehörde bedarf der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle, wenn von einer Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen elektrisch betriebene Fahrzeuge ausgenommen werden sollen. Der Zustimmung bedarf es nicht, wenn und soweit die oberste Landesbehörde die Straßenverkehrsbehörde vom Erfordernis der Zustimmung befreit hat.“

Hiermit macht das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr von der Möglichkeit nach VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 1a Rn. 146 Satz 4 Gebrauch und befreit die Straßenverkehrsbehörden vom Erfordernis der Zustimmung.

Insofern können die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen für elektrisch betriebene Fahrzeuge von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen gemäß § 46 Absatz 1a StVO im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens eigenverantwortlich zulassen; die Zustimmung der obersten Landesbehörde oder einer sonstigen übergeordneten Stelle ist hierfür nicht erforderlich.

8. Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr bei periodischen Sperrungen

Auf Radverkehrsstrecken kann es zu periodischen Sperrungen kommen. Gründe dafür können unter anderem Hochwasserereignisse oder Veranstaltungen sein. Auf der Webseite des Radverkehrsnetzes NRW kann unter dem Link

https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/downloads/RVN-NRW_Info_20.pdf

eine Broschüre des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr heruntergeladen werden (Infobrief 20). Auf der vierten Seite der Broschüre ist im Kapitel „Systemfall 3“ dargestellt, wie Umleitungen auf Radverkehrsrouten für den Fall periodischer Sperrungen ausgeführt sein sollten. Die Zielangabe für die Normal- und die Alternativroute sind dabei gleich. Für die Radfahrenden erschließt sich, welches die Normalroute ist, aus der Entfernungsangabe. Die Normalroute wird in der Regel kürzer als die Alternativroute sein. Weitere Angaben sind daher nicht notwendig. Nur wenn im Ausnahmefall die Alternativroute kürzer als die Normalroute ist, kann die Zielangabe mit dem Zusatz „Alternativroute“ ergänzt werden.

Das Ministerium empfiehlt die in der oben genannten Broschüre unter „Systemfall 3“ dargestellte Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr bei periodischen Sperrungen.

9. Anordnung von Haltestellen des Schienenersatzverkehrs

Im Schienennetz besteht aufgrund von Bautätigkeiten vermehrt die Notwendigkeit, ausfallende Züge durch straßengebundenen Schienenersatzverkehr (SEV) zu substituieren. Die entsprechenden Haltestellen bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung, da auch hier zwingend das Verkehrszeichen 224 (Haltestelle) zu verwenden ist. In Einzelfällen kam es bei sehr kurzfristig einzurichtendem SEV zu zeitlichen Verzögerungen bei der entsprechenden Anordnung.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr bittet die örtlichen Straßenverkehrsbehörden in solchen Fällen um zeitnahe Anordnung dieser Haltestellen, um die Unannehmlichkeiten, die für die Fahrgäste mit ausfallenden Zügen verbunden sind, zu minimieren.

An die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ergeht der Appell, die Notwendigkeit zur Einrichtung von Haltestellen des SEV möglichst zeitnah nach Auftreten der Notwendigkeit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden anzuzeigen, um keinen unnötigen Zeitverzug entstehen zu lassen.

10. Abweichung von den Einsatzbereichen für Fußgängerüberwege nach Tabelle 2 der R-FGÜ 2001

Die VIB hat in der Vergangenheit festgelegt, dass die in Tabelle 2 der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) aufgeführte Mindestgrenze der Fußverkehrsbelastung in Höhe von 50 Fg/h bei der Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) unterschritten werden kann, insbesondere zur Ermöglichung einer Angebotsplanung für FGÜ. Zuletzt wurde dies im Rahmen der Niederschrift zu TOP 3 der VIB I/2022 bekräftigt.

An das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde die Frage herangetragen, ob auch von den in Tabelle 2 enthaltenen Mindest- und Höchstgrenzen für den Kfz-Verkehr abgewichen werden darf.

Hierzu wird festgehalten, dass die Anordnung von FGÜ bei geringen Kfz-Verkehrsstärken unter 200 Kfz/h grundsätzlich möglich ist.

Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken sind jedoch Kapitel 2.3 der R-FGÜ und die darin enthaltene Tabelle 2 zu beachten. In Abhängigkeit von der jeweiligen Fußverkehrsstärke ist demnach der Einsatz von FGÜ bei Kfz-Verkehrsstärken bis zu 750 Kfz/h möglich. Im Fall einer Kombination von Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehrsstärken oberhalb des für FGÜ möglichen bzw. empfohlenen Einsatzbereiches sind gemäß Kapitel 2.3 Nr. (6) in der Regel Lichtzeitanlagen erforderlich. Gleichwohl besteht nach Nr. (3) die Möglichkeit, FGÜ in begründeten Ausnahmefällen auch außerhalb des möglichen bzw. empfohlenen Einsatzbereiches anzuordnen.

Im Hinblick auf die in Nordrhein-Westfalen gängige Praxis, FGÜ zur Verbesserung der Erkennbarkeit zusätzlich mit blau-weiß gestreiften Kennzeichnungselementen auszustatten, stellt das Ministerium klar, dass diese auch weiterhin zum Einsatz kommen können, sofern es sich um Ummantelungen von Schilderpfosten handelt. Freistehende Poller, Pfosten oder Baken mit blau-weißer Farbgebung sollen dagegen nicht mehr verwendet werden.

Das Ministerium beabsichtigt, im Jahr 2025 einen gesonderten Erlass zum Thema „Anordnung von FGÜ“ in Abstimmung mit den Teilnehmenden der VIB zu erstellen, mit dem die bisherigen VIB-Niederschriften zu diesem Themenbereich zusammengefasst und aktualisiert werden. Anschließend wird der Erlass auf dem Dienstweg allen nordrhein-westfälischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden zugestellt.