



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 02. Dezember 2025 in Düsseldorf - VIB II/2025

VII A 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20./21.05.2025 - VIB I/2025	3
2. Digitalisierung verkehrsbehördlicher Anordnungen	4
3. Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und der StVO	5
4. Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone)	8
5. Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ („Pollererlass“)	9
6. Arbeitshilfe zur Umgestaltung des Straßenraumes im Bestand an innerörtlichen angebauten Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlage zum Schutz der Radfahrenden vor Doorng-Unfällen	10

Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB)

besitzen Erlasscharakter

und sind von den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu beachten.

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 20./21.05.2025 - VIB I/2025

Die Niederschrift wird mit Änderungen bei TOP 7 (Beschilderung der Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Kfz-Verkehr) genehmigt. Demnach wird auf Seite 19 im ersten Absatz der letzte Satz gestrichen. Zudem wird auf Seite 20 der letzte Absatz nach den Wörtern „maßgeblich den Kfz-Durchgangsverkehr.“ wie folgt gefasst: „Gemäß aktueller VwV-StVO darf anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrradstraßen und Fahrradzonen jedoch nur ausnahmsweise zugelassen werden und dann in der Regel mit einer Beschränkung auf den Anliegerverkehr. Eine solche Beschränkung des Gemeingebrauches käme im Fall von klassifizierten Straßen aber nicht in Frage, weil diese Straßen gemäß ihrer straßenrechtlichen Widmung allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen sollen.“

2. Digitalisierung verkehrsbehördlicher Anordnungen

Künftig sollen alle nach StVO verkehrsrechtlich angeordneten Regelungen des fließenden und ruhenden Verkehrs digital, d. h. maschinenlesbar, für jedermann verfügbar sein. Dadurch sollen das automatisierte und vernetzte Fahren sowie zukünftige autonome Fahrzeuge unterstützt werden. Bereits heute sind z. B. Geschwindigkeitswarner in neuen Fahrzeugen vorgeschrieben; allerdings ist die derzeit zur Verfügung stehende Datengrundlage lückenhaft und die Aktualität bzw. Richtigkeit nicht durchgehend ausreichend.

Gleichzeitig bietet die digitale Bereitstellung der angeordneten Verkehrsregelungen die Chance, die zu Grunde liegenden Prozesse der Verkehrsbehörden zu digitalisieren und damit zu vereinfachen.

Rechtsgrundlagen für die Digitalisierung verkehrsbehördlicher Anordnungen sind auf europäischer Ebene die IVS-Richtlinie (2021/40/EU) und die darauf basierende Delegierte Verordnung DelVO 2022/670 (RTTI) sowie im deutschen Rechtssystem das Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG). Zum IVSG hatte der Bundesrat im Dezember 2025 Stellung bezogen, die Verabschiedung durch den Bundestag soll voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2026 erfolgen.

Die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr gemeinsam mit der Mobidrom GmbH initiierte Arbeitsgruppe zur Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung dieses Digitalisierungsprozesses hat die Arbeit aufgenommen. Über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe wird im Rahmen der VIB berichtet. Parallel dazu wird ein gesonderter Termin anberaumt, zu dem die nordrhein-westfälischen Straßenverkehrs- und -baubehörden eingeladen werden.

3. Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und der StVO

Die „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ (Bundesrats-Drucksache 535/25) umfasst Änderungen an der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Zudem werden Anpassungen an der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) vorgenommen. Die Änderungsverordnung ist zum Zeitpunkt dieser Verkehrsingenieur-Besprechung noch nicht rechtskräftig.¹

Im Hinblick auf die technischen Anforderungen an Elektrokleinstfahrzeuge erfolgen mit der Änderung der eKFV u. a. eine verpflichtende Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), eine Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien und eine Erweiterung der fahrdynamischen Prüfungen.

Der umfangreichste Teil der Änderungsverordnung ist jedoch die Änderung der StVO, da die verhaltensrechtlichen Vorschriften für den Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen von der eKFV in die StVO überführt und dabei - wo dies möglich ist - an die des Radverkehrs angeglichen werden (Gleichstellung mit dem Radverkehr). Hier ist Satz 1 des neuen § 39 Absatz 7a StVO hervorzuheben, mit dem geregelt wird, dass das Sinnbild „Radverkehr“ für Elektrokleinstfahrzeuge künftig entsprechend gilt, wenn es auf Verkehrszeichen gezeigt wird. Diese neue Rechtsvorschrift bewirkt Änderungen bei den Regelungsgehalten mehrerer Verkehrszeichen mit Radverkehrsbezug, insbesondere beim Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei): Wo dieses Zusatzzeichen angeordnet ist, darf künftig auch mit Elektrokleinstfahrzeugen gefahren werden.

Andere Neuregelungen, die sich durch die Gleichstellung mit dem Radverkehr ergeben, sind z. B. die Änderungen von § 2 Absatz 4 und § 37 Absatz 2 StVO, wonach auch mit Elektrokleinstfahrzeugen nebeneinander gefahren werden darf, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird und Zeichen 721 (Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr) künftig auch für Elektrokleinstfahrzeuge gilt. Außerdem erfolgen Änderungen bei den Überholverboten.

¹ Die Änderungsverordnung wurde am 06.02.2026 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht (BGBl. Teil I Nr. 32); gemäß Artikel 5 wird die Änderung der StVO am 01.03.2027 Rechtskraft erlangen.

Die Angleichung der verhaltensrechtlichen Vorschriften für Elektrokleinstfahrzeuge an die des Radverkehrs dient insbesondere der Vereinfachung und besseren Verständlichkeit der Verkehrsregeln, aber auch einer Reduzierung des Beschilderungsaufwands. Elektrokleinstfahrzeug Führende können sich künftig an dem einfachen Grundsatz orientieren, dass sie sich wie Radfahrende zu verhalten haben und auch nur dort fahren dürfen, wo Radverkehr zugelassen ist. Dies bietet die Chance, dass Elektrokleinstfahrzeuge vermehrt vom regelwidrigen Befahren von nicht freigegebenen Fußverkehrsanlagen ferngehalten werden.

Eine wesentliche Änderung stellt der neue § 12 Absatz 4b StVO dar, der wie folgt lautet:

„Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen auf Gehwegen und in Fußgängerzonen geparkt werden, wenn dadurch Andere nicht gefährdet oder behindert werden können. Das gewerbliche Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zweck der stationsunabhängigen Vermietung ist kein Parken im Sinne dieser Verordnung. Satz 2 gilt nicht für das kundenseitige Abstellen von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen nach Beendigung eines Einzelmietvertrages.“

Mit Satz 1 des neuen § 12 Absatz 4b StVO wird die von der Rechtsprechung für Fahrräder entwickelte - und über den bisherigen § 11 Absatz 5 eKFV für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend anwendbare - Ausnahme von dem Verbot, auf Fußverkehrsflächen zu parken, in der StVO verankert (Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge werden künftig „geparkt“). Die § 1 Absatz 2 StVO entnommene Maßgabe für das Parken von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf Gehwegen ist dabei weiterhin unverändert zu beachten: Unzulässig ist es demnach, Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge in einer Weise auf Fußverkehrsflächen zu parken, die zu einer Gefährdung oder Behinderung Anderer führen kann.

Satz 2 stellt klar, dass es sich beim gewerblichen Anbieten von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen zum Zwecke der stationsunabhängigen Vermietung nicht um straßenverkehrsrechtliches Parken im Sinne der StVO (Gemeingebrauch) handelt, sondern in der Folge nur als erlaubnispflichtige Sondernutzung gewertet werden kann. Mit dieser Regelung wird bundesweit Rechtsklarheit geschaffen und die Kommunen in die Lage versetzt, im Rahmen der Sondernutzung auf die jeweiligen besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten bedarfsgerecht zu reagieren und den Sharing-Unternehmern das Anbieten ihrer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum unter bestimmten Maßgaben zu gestatten. So haben die Kommunen z. B. die Möglichkeit, bestimmte Flächen für die stationsunabhängige Vermietung

von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum rechtssicher auszuweisen. Die mit dem Rechtsinstrument der Sondernutzung verbundene und objektiv wahrnehmbare ordnende Wirkung ist geeignet, die Akzeptanz dieses Mobilitätsangebots auch in solchen Teilen der Bevölkerung zu steigern, die den stationslosen Verleihsystemen bislang kritisch gegenüberstehen.

In Nordrhein-Westfalen besteht diese Regelung faktisch bereits seit mehreren Jahren. Maßgeblich hierfür ist der Beschluss des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 26. Oktober 2023 - OVG NRW 11 A 339/23. Die durch die Feststellungen dieses Gerichtsbeschlusses für die nordrhein-westfälische Verwaltung bestehende Bindungswirkung wird mit dem neuen § 12 Absatz 4b StVO in das Straßenverkehrsrecht aufgenommen und somit einer bundesweiten Gültigkeit zugeführt.

Hinsichtlich der Abgrenzung zwischen Gemeingebrauch und Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass nach § 12 Absatz 4b StVO lediglich das „gewerbliche Anbieten“ von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen zum Zwecke der stationsunabhängigen Vermietung kein Parken im Sinne der StVO ist. Demnach handelt es sich zu jedem Zeitpunkt, an dem sich ein Miet-Fahrrad oder ein Miet-Elektrokleinstfahrzeug im öffentlichen Straßenraum befindet und kein aktiver Mietvertrag besteht, das Fahrzeug also von Dritten gemietet werden kann, um Sondernutzung. Dagegen zählt die Nutzung solcher Fahrzeuge durch Dritte, die einen aktiven Mietvertrag voraussetzt, zum Gemeingebrauch, weswegen hier die Vorschriften der StVO einschlägig und zu beachten sind. Dies gilt ausdrücklich auch für das kundenseitige Parken der Mietfahrzeuge im öffentlichen Straßenraum (vgl. § 12 Absatz 4b StVO Satz 3). Sobald der Mietvorgang endet und das kundenseitig geparkte Fahrzeug im Geschäftsgebiet des Sharing-Unternehmens zur erneuten Vermietung angeboten wird, endet der Gemeingebrauch. Das Fahrzeug gilt dann nicht mehr als straßenverkehrsrechtlich geparkt und es handelt sich angesichts des verkehrsfremden Zwecks (Generierung eines gewerblichen Mietangebots) wieder um eine erlaubnispflichtige Sondernutzung.

Gemäß Artikel 5 der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ wird die Änderung der StVO erst am 01.03.2027 in Kraft treten, am selben Tag entfallen die verhaltensrechtlichen Vorschriften aus der eKFV (§§ 9 bis 13 eKFV). In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass das unter § 10 eKFV aufgeführte Zusatzzeichen 1022-16 (Elektrokleinstfahrzeuge frei) weiterhin angeordnet werden kann, weil es im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) enthalten ist.

4. Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone)

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat den Ländern mitgeteilt, dass es beabsichtige, das Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone) im Rahmen der nächsten Änderung der VwV-StVO aus dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) zu streichen.

Hintergrund dieser Entscheidung ist die Einführung des neuen Zeichens 230 (Ladebereich) in das Straßenverkehrsrecht im Jahr 2024. Im Gegensatz zum Zusatzzeichen 1012-30, das keinen eigenen Regelungsgehalt und lediglich hinweisenden Charakter besitzt, können Parkflächen mit dem Zeichen 230 ausschließlich für Be- und Entladevorgänge reserviert werden, da eine anderweitige Nutzung auf ihnen untersagt ist. Für die Belange des Be- und Entladens wird mit Zeichen 230 insofern besser Rechnung getragen als mit dem Zusatzzeichen.

Aus diesen Gründen empfiehlt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr den örtlichen Straßenverkehrsbehörden, von neuen Anordnungen des Zusatzzeichens 1012-30 abzu-
sehen und bei bestehenden Anordnungen zu prüfen, ob diese ggf. durch das Zeichen 230 ersetzt werden könnten.

5. Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ („Pollererlass“)

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat mit dem Erlass „Verkehrseinrichtungen und Verkehrshindernisse auf Verkehrsflächen, auf denen Radverkehr zugelassen ist“ vom 17.01.2024 (Az: 58.91.06.09) keine neue Rechtsgrundlage geschaffen, sondern lediglich den bestehenden Rechtsrahmen erläutert.

Die Bezirksregierungen berichten von überwiegend positiver Resonanz bei den kommunalen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden und betonen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die mit dieser Klarstellung für Radfahrende erreicht worden ist.

Gleichwohl gibt es in einigen Kommunen Beratungsbedarf bei der im Erlass empfohlenen Vorgehensweise. Die Bezirksregierungen werden gebeten, in diesen Kommunen die Anwendung des Erlasses zu erläutern und hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen zu beraten.

6. Arbeitshilfe zur Umgestaltung des Straßenraumes im Bestand an innerörtlichen angebauten Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlage zum Schutz der Radfahrenden vor Dooring-Unfällen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat die „Arbeitshilfe zur Umgestaltung des Straßenraumes im Bestand an innerörtlichen angebauten Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlage zum Schutz der Radfahrenden vor Dooring-Unfällen“ erarbeitet.

Diese Arbeitshilfe ist als Anlage zur Information beigelegt.