



Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW mit den Verkehrsingenieuren
der Bezirksregierungen und des Landesbetriebes Straßenbau NRW
am 17. November 2020 als Videokonferenz - VIB I/2020

III B 3 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14. November 2019 - VIB II/2019	3
2. Neuordnung der straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeiten	4
3. Anordnung gegenüber Privatpersonen gemäß § 45 (6) StVO	6
4. Überarbeitung der „NRW-Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen“ gemäß Erlass vom 29. April 2005	8
5. Spurlenkungstafel für den Regelplan D IV/2 der RSA (Arbeitsstellen kürzerer Dauer während der Dunkelheit)	9
6. Gem. RdErlass „Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen“ vom 25. Juni 2017 - Validierung und Erlassfortschreibung	10
7. Sachstand Verbesserung der Unfalldatenqualität	11
8. Überprüfung der Befahrbarkeit von Strecken zur Aufnahme in die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) - Lang-LKW	12
9. Zwischenzeitenberechnung für rechts abbiegende Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t an Lichtsignalanlagen	14

- | | |
|--|----|
| 10. Zusatzzeichen „Unfallhäufungsstelle“ | 16 |
| 11. Ausgabe Carsharing-Plaketten | 17 |

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14. November 2019 - VIB II/2019

Die Niederschrift wurde ohne Änderungen genehmigt.

2. Neuordnung der straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeiten

Die Autobahn GmbH des Bundes übernimmt ab dem 01.01.2021 Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Damit verbunden ist auch der Übergang der straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben mit Autobahnbezug von den Bezirksregierungen auf den Bund. Diese Änderung hat zum Teil erhebliche Auswirkungen auf die bisher den Bezirksregierungen zugewiesenen Aufgaben:

Am 06.11.2020 hat der Bundesrat (Drucksache 578/20) hierzu die folgenden Regelungen beschlossen:

„§ 44a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Besondere sachliche Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes

(1) Zuständig für den Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen nach dieser Verordnung für die mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichneten Autobahnen in der Baulast des Bundes ist das Fernstraßen-Bundesamt.

Die Zuständigkeit der Polizei bleibt unberührt. (...) Das Fernstraßen-Bundesamt ist Straßenverkehrsbehörde ausschließlich im Rahmen seiner Zuständigkeit nach dieser Verordnung.“

Bezirksregierungen als Bündelungsbehörden

Den Bezirksregierungen kommt im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte die Funktion einer Bündelungsbehörde zu. Das heißt, bei Transporten, die bei einer Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde außerhalb von Nordrhein-Westfalen beantragt werden, ist jeweils die Bezirksregierung zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich der Transport beginnt oder erstmalig nach NRW einfährt. Diese Bezirksregierung führt das Anhörverfahren für ganz NRW durch, egal ob der Transport innerhalb oder außerhalb von NRW beginnt und innerhalb oder außerhalb von NRW endet. Sie teilt das Ergebnis des Anhörverfahrens der EGB mit. Dies gilt unabhängig davon, ob der einschlägige Transport auf einer Autobahn oder im nachgeordneten Netz nach Nordrhein-Westfalen einfährt und unabhängig davon, ob er die Autobahn im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung, in deren Bereich der Grenzübertritt stattfindet, verlässt. Diese Verfahrensweise bleibt auch über den 01.01.2021 hinaus bestehen. Geklärt werden muss noch (vom Bund), ob eine Beteiligung der Autobahn

GmbH und ggf. des Fernstraßen-Bundesamtes nur einmal direkt durch die EGB oder jeweils auch durch die Bündelungsbehörden erfolgen soll.

Bezirksregierungen als Straßenverkehrsbehörden

Daneben werden die Bezirksregierungen bisher im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren als zuständige Straßenverkehrsbehörden für Autobahnen beteiligt. Im Rahmen des Anhörverfahrens sind sie derzeit für die Erteilung verkehrsrechtlicher Anordnungen auf Autobahnen zuständig. An Stelle der Bezirksregierungen ist hierfür ab dem 01.01.2021 das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die Autobahn-GmbH zu beteiligen. Dort liegt ab diesem Zeitpunkt die straßenverkehrsbehördliche Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen auf Autobahnen.

Erlasslage in Nordrhein-Westfalen

In dem Erlass „Großraum- und Schwertransporte (GST) - Durchführung des Anhörverfahrens“ vom 11.12.2019; Az. III B 2 22-29/60 sind für Nordrhein-Westfalen die Regelungen zur Verfahrensweise entsprechend der aktuell noch gültigen Rechtslage im Einzelnen getroffen. Dieser Erlass befindet sich derzeit in Überarbeitung und wird entsprechend der Rechtslage nach der 2. Verordnung zur Änderung der StVO vom 06.11.2020 rechtzeitig vor dem 01.01.2021 den Bezirksregierungen zur Verfügung gestellt werden.

Verkehrsrechtliche Anordnungen in den übrigen Fällen

Der oben bereits zitierte §44a StVO regelt umfassend den Übergang der straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeiten mit Autobahnbezug vom Land auf den Bund. Somit erfolgt auch die Klarstellung, dass das Fernstraßen-Bundesamt künftig für alle verkehrsrechtlichen Anordnungen auf Autobahnen zuständige Straßenverkehrsbehörde ist. Die Bezirksregierungen sind somit ab dem 01.01.2021 für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auf Autobahnen nicht mehr zuständig. Der zwischenzeitlich vom BMVI favorisierte Verbleib von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Immissionsschutzes bei den Ländern wurde nach massivem Widerstand im Bundesrat zurückgenommen. Es wird seitens der Länder davon ausgegangen, dass das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die Autobahn GmbH auch die Verkehrssicherheitsarbeit übernimmt und hierzu Verkehrsschauen und Unfallkommissionen durchführen bzw. einrichten wird. Es ist seitens des BMVI zugesagt, offene Fragen zu den Schnittstellen und künftigen Abstimmungsprozessen zeitnah zu klären.

3. Anordnung gegenüber Privatpersonen gemäß § 45 (6) StVO

Gemäß § 45 (6) StVO müssen vor Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, die Unternehmer - Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans - von der zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 3 darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben.

Dieses Recht bzw. diese Verpflichtung obliegt somit ausschließlich Unternehmern. Privatpersonen, die solche Arbeiten, z. B. an ihrem straßennahen Grundstück in Eigenregie durchführen wollen, können solche Anordnungen nicht erteilt werden. Folglich ist der Straßenbaulastträger, sonst der Eigentümer der Straße, zur Umsetzung der erforderlichen Anordnung verpflichtet. Die Umsetzung der Anordnungen bei kleineren Baumaßnahmen durch Privatpersonen ist allerdings für den Straßenbaulastträger bzw. die Gemeinde häufig sehr personal- und zeitintensiv.

Bei Veranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum gemäß § 29 (2) StVO besteht dagegen die Möglichkeit, dass der Veranstalter respektive der Antragsteller die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen selbst beschafft, anbringt, unterhält und entfernt. Nichtsdestotrotz verbleibt die Verantwortung für die Umsetzung der zugrundeliegenden verkehrsrechtlichen Anordnung gemäß § 45 (5) StVO und damit auch die Verpflichtung zur Kontrolle der Maßnahmen beim Straßenbaulastträger bzw. bei der Gemeinde - vgl. Anlagen 1 - 3 zu TOP 3.

Diese Regelung kann analog auch bei Arbeiten von Privatpersonen, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, angewendet werden. Dies gilt insbesondere für die Durchführung kleinerer Arbeiten mit nur geringen verkehrlichen Beeinträchtigungen, verursacht wie z. B. durch die Einrichtung eines Haltverbotes bei einem Umzug oder durch das Aufstellen eines Schuttcontainers im Seitenbereich. Gleichwohl ist der Straßenbaulastträger respektive die Gemeinde verpflichtet, sich zu vergewissern, dass ein privater Antragsteller zur Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung tatsächlich auch in der Lage ist. Sollte dies der Fall sein, kann die Umsetzung durch die Privatperson erfolgen, wengleich auch dann die haftungsrechtliche

Verantwortung und Kontrollpflicht beim Straßenbaulastträger bzw. bei der Gemeinde als Verkehrssicherungspflichtige verbleibt.

4. Überarbeitung der „Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen“ gemäß Erlass vom 29. April 2005

Bahnübergangsschauen sind ein wichtiges und unverzichtbares Instrument präventiver Verkehrssicherheitsarbeit. Allein aus diesem Grund haben die örtlich zuständigen Behörden unter Federführung der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde dafür Sorge zu tragen, dass die nach dem beigelegten Erlass vom 16. Oktober 2013 - Az. III B 3 - 73 - 03 / 4 - und unter Hinweis auf das Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (MDV - Ausgabe 2013) alle vier Jahre durchzuführenden Bahnübergangsschauen regelmäßig und regelkonform durchgeführt werden - vgl. Anlage 1 zu TOP 4. Neben den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen und dem MDV ist der vom Unterausschuss des BLFA/StVO „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ erarbeitete ebenfalls beigelegte „Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“ zu beachten, der bereits mit Erlass vom 04 November 2003 - Az. III B 3 - 78 - 19 / 1 - eingeführt wurde und anhand von Regelplänen u. a. auch die erforderliche straßenseitige Ausstattung höhengleicher Bahnübergänge verdeutlicht - vgl. Anlage 2 zu TOP 4.

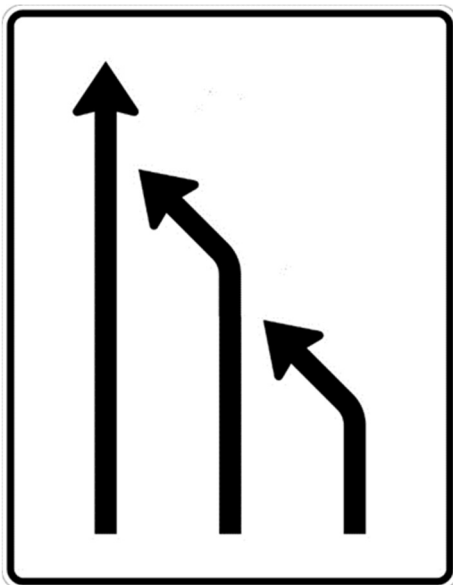
Zur Ergänzung des Leitfadens wurde mit Erlass vom 29. April 2005 die von einer nordrhein-westfälischen Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der DB Netz AG, des Eisenbahnbundesamtes (EBA), der Bezirksregierungen, des Landesbetriebes Straßenbau NRW und des ehemaligen MVEL erarbeiteten „Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen“ eingeführt - vgl. Anlage 3 zu TOP 4. Die Empfehlungen entsprechen jedoch in mancherlei Hinsicht nicht mehr den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Dies gilt beispielsweise für die Diagonal-Sondermarkierungen in gelber Farbe, die senkrechte Anordnung der Andreaskreuze und deren Kombination mit Stopp-Zeichen oder die Haifischzahn-Markierung an Bahnübergängen, die nach der letzten StVO-Novelle so nicht mehr realisierbar ist.

Daher kamen die Besprechungsteilnehmer überein, die Empfehlungen bis auf Weiteres nicht mehr anzuwenden und im Rahmen einer erweiterten Arbeitsgruppe unter Federführung des VM zunächst zu klären, ob und inwieweit die Empfehlungen noch zweckdienlich sind und überarbeitet bzw. aktualisiert werden sollten. Das VM wird bis zum Beginn des II. Quartals 2021 zu einer ersten Arbeitsgruppen-Sitzung einladen.

5. Spurlenkungstafel für den Regelplan D IV/2 der RSA

Die Subtraktion mehrerer Fahrstreifen wurde im Regelplan D IV/2 für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen bisher mit dem Verkehrszeichen 531-11 StVO angekündigt. Auf dieser Spurlenkungstafel wird jedoch die Subtraktion nur eines Fahrstreifens angezeigt. Für die Verkehrsteilnehmenden ist nicht ersichtlich, dass im weiteren Verlauf noch ein weiterer Fahrstreifen subtrahiert wird. Um eine vorausschauende Fahrweise zu ermöglichen, ist bei einer zweifachen Fahrstreifen-Subtraktion künftig die nachfolgend dargestellte Spurlenkungstafel zu verwenden.

Im Übrigen wird der Verkehrszeichenkatalog zurzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen überarbeitet. Hiernach ist vorgesehen, weitere Varianten von Spurlenkungstafeln aufzunehmen.



6. Gem. RdErlass „Aufgaben der Unfallkommission in Nordrhein-Westfalen“ vom 25. Juni 2017 - Validierung und Erlassfortschreibung

Nach den Berichten der Bezirksregierungen konnten die Unfallkommissionssitzungen im laufenden Kalenderjahr trotz der zum Teil erheblichen Restriktionen bedingt durch die erforderlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie weitgehend entweder im Rahmen gemeinsamer Präsenz-Veranstaltungen oder als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Letzteres hat sich insbesondere dadurch bewährt, dass die Unfalluntersuchungen in der Regel von jedem einzelnen Mitglied der Unfallkommissionen eigenständig vorab durchgeführt wurden. Dadurch konnte sich jeder Teilnehmer zunächst vor den Beratungen ein eigenes und unabhängiges Bild von der Unfallsituation, den örtlichen Gegebenheiten und den aus seiner Sicht notwendigen zusätzlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen verschaffen. Die Aufgaben der Unfallkommissionen konnten daher trotz der angespannten Situation und unter den erschwerten Bedingungen weitergeführt werden und somit auch die hohe Qualität der Verkehrssicherungsarbeit in Nordrhein-Westfalen sichergestellt werden.

Demgegenüber ist es seitens des VM leider nicht gelungen, die, wie bei der letzten Sitzung der VIB am 14. November 2019 beschossen, bereits für das Frühjahr dieses Jahres vorgesehene Arbeitsgruppe, die sich mit der Validierung der Erlassvorgaben anhand der bereits zweijährigen Erfahrungen und Anwendungspraxis, insbesondere mit den Sonderunfalluntersuchungen, und der Fortschreibung des Gem. RdErlasses befassen sollte, einzuberufen. Daher wird das VM prüfen, ob und inwieweit unter Berücksichtigung der weiteren pandemischen Entwicklung ggf. zeitnah noch in diesem Jahr ansonsten aber im ersten Quartal des kommenden Jahres eine konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe stattfinden kann und hierzu ausgewählte Teilnehmende dieser VIB, die sich bereits im Rahmen des Berichtwesens mit der Thematik intensiv befasst haben, einladen.

7. Sachstand Verbesserung der Unfalldatenqualität

In der VIB II/2018 am 19.12.2018 wurde einvernehmlich beschlossen, dass Straßen.NRW zusammen mit dem LZPD und dem für die Pflege von UnfAS betrauten Ingenieurbüro Feiler und Hänsel die Vereinheitlichung der Unfalldaten durch Übernahme der abschließend bearbeiteten Georeferenzierungen in EUSKA für die UnfAS-Datenbank anstrebt, um hierdurch eine qualitativ hochwertige Unfalldatenbasis für eine aufeinander abgestimmte, operative Verkehrssicherheitsarbeit zu gewährleisten.

Nach weiteren Analysen der Unfalldatenqualität auch im Rahmen des Rollouts des neuen, aber noch in der Entwicklung befindlichen, Vorgangsbearbeitungsprogramms VIVA bei der Polizei und der Skizzierung von möglichen Lösungsansätzen hat sich als einzig gangbarer Weg die Übernahme der o. g. Georeferenzierungen zur Neuberechnung der Straßennetzinformationen innerhalb der Fachschale UnfAS herauskristallisiert. Diese Weiterentwicklung wurde mittlerweile an Feiler und Hänsel beauftragt. Mit einer Testphase ist noch im Jahr 2020 zu rechnen. Mit Blick auf die in 2021 erlasskonform durchzuführenden Sonderunfalluntersuchungen der überörtlichen Unfallkommissionen in NRW werden auch die Unfalldaten ab dem Jahr 2018 in UnfAS rückwirkend in Ihrer Lage überprüft werden.

Die Grundlagen für die Entscheidung zur Programmerweiterung von UnfAS können der Anlage entnommen werden.

8. Überprüfung der Befahrbarkeit von Strecken zur Aufnahme in die „Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) - Lang-LKW

Die vom BMVI (Referat StV 12) am 06. November 2020 eingeführte 10. Verordnung zur Änderung der LKWÜberlStVAusnV wurde am 13. November 2020 im Bundesanzeiger veröffentlicht und kann im Internet unter www.bundesanzeiger.de nach Eingabe der Fundstelle BAnz AT 13.11.2020 V1 eingesehen und heruntergeladen werden.

Darüber hinaus hat der Bund im Hinblick auf die geplante 11. Änderungsverordnung für Lang-LKW mit Schreiben vom 12. Oktober 2020 eine erneute Länderumfrage zur Aktualisierung der Streckenliste (Positiv-Netz) gemäß Anlage zu § 2 Absatz 1 der LKWÜberlStVAusnV gestartet. Die Vorlage der Ergebnisse wird seitens des BMVI bereits für Ende November 2020 erwartet. Gleichwohl dürfte aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre in absehbarer Zeit nicht mit der Einführung der 11. Änderungsverordnung zu rechnen sein. Daher beabsichtigt das VM (Referat III B 3), wie bereits in der Niederschrift zu TOP 6 der VIB vom 14. November 2019 zum Ausdruck gebracht, die zwischenzeitlich eingegangenen positiven Streckenprüfungen, die seitens des Bundes nicht mehr in der 10. Änderungsverordnung berücksichtigt werden konnten, im Rahmen einer Ausnahmeregelung auf Grundlage des § 46 Absatz 2 StVO per Erlass einzuführen. Hiernach wird der Verkehr mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge unter den Voraussetzungen der §§ 3 bis 13 LKWÜberlStVAusnV auch auf diesen Strecken zulässig sein.

Im Rahmen des Antragverfahrens zur Streckenüberprüfung und -freigabe für Lang-LKW wurden in der Regel bislang seitens der Straßenbaulastträger nur die Fahrbeziehungen im Zuge der beantragten Strecken überprüft, nicht jedoch gleichzeitig alle Fahrbeziehungen in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen. Bei einer beantragten möglichen Verlängerung einer bereits freigegebenen, d. h. im Positiv-Netz enthaltenen Strecke bleiben daher häufig die resultierenden zusätzlichen Fahrbeziehungen zu überprüfen. Der erneute Aufwand ist erheblich, sodass es grundsätzlich ratsam erscheint, bei der Überprüfung einer beantragten Strecke vorausschauend bereits alle Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten im Verlauf der Strecke, insbesondere aber an den vermeintlichen Anknüpfungspunkten zu überprüfen, um sicherzustellen, dass bei einer späteren Verlängerung der Strecke oder bei einer Erweiterung

des Streckennetzes die Befahrbarkeit aller Kreuzungsanlagen ohne erneuten Prüfungsaufwand gewährleistet werden kann. Die Entscheidung sollte jedoch in jedem Einzelfall von den örtlich zuständigen Behörden in Kenntnis der straßeninfrastrukturellen Gegebenheiten und der Wirtschaftsstandorte respektive der Standorte potenzieller Verkehrserzeuger, wie z. B. Transport- oder Logistikunternehmen, getroffen werden, um den zusätzlichen Überprüfungsaufwand in Grenzen zu halten. Gleiches gilt im Übrigen auch bei baulichen Veränderungen im Zuge bereits freigegebener Strecken, wengleich hier in erster Line der Straßenbaulastträger bereits bei der Entwurfsaufstellung eine erneute Überprüfung der Befahrbarkeit der Strecke mit Lang-LKW durchzuführen und planerisch sicherzustellen hat.

Sollte jedoch eine Strecke aufgrund geänderter kommunalpolitischer Zielvorstellungen zur Neuordnung des Verkehrs aus Gründen der Luftreinhaltung, der städtebaulichen Infrastruktur oder sonstiger Überlegungen nicht mehr für eine Befahrung mit Lang-LKW in Frage kommen, so ist es vornehmste Aufgabe der Kommune respektive des Straßenbaulastträgers als Betreiber der Strecke sich rechtzeitig mit den Transportunternehmen in Verbindung zu setzen, um eine geeignete Ersatzlösung bzw. -strecke zu finden.

Die nach dem Leitfaden für die Streckenfreigabe für den Einsatz von Lang-Lkw nach Abschnitt 2.3.3 ausdrücklich vorgesehenen Fahrversuche sind eine geeignete Methodik zur Durchführung von fahrgeometrischen Prüfungen, um die Befahrbarkeit einer besonders kritischen straßenbaulichen Infrastruktur (Verkehrsanlage) nachhaltig sicherzustellen. Die Mitwirkung der Transportunternehmen durch Bereitstellung entsprechender Fahrzeuge ist zwar nicht verpflichtend und auch nicht immer möglich, sie kann aber dazu beitragen, durch eine Verdeutlichung der Sicherheits- und Bewegungsspielräume der Lang-LKW beim Befahren der Verkehrsanlage die Antragsbearbeitung einem eindeutigen Ergebnis zuzuführen und den Genehmigungsprozess zu beschleunigen.

9. Zwischenzeitenberechnung für rechts abbiegende Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t an Lichtsignalanlagen

Nach der Novellierung der StVO am 28. April 2020 dürfen gem. § 9 (6) StVO Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen fahren, wenn auf oder neben der Fahrbahn mit geradeaus fahrendem Radverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

In der Begründung des Referentenentwurfs ist für die Schrittgeschwindigkeit etwa 4 - 7 km/h, respektive 1 - 2 m/sec anzusetzen. Nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA - Ausgabe 2015) ist jedoch für den allgemeinen Verkehr derzeit noch Räumgeschwindigkeit von 7 m/s bzw. bei beengten Verhältnissen, d. h. bei einem Fahrstreifeninnenradius von < 10 m, von 5 m/s ansetzen - vgl. Abschnitt 2.5.2, Fall 2 der RiLSA.

Auf Grund dieser Diskrepanz wurde von einer Straßenverkehrsbehörde die Frage an das VM herangetragen, ob und inwieweit bei der Berechnung der Zwischenzeiten von Lichtsignalprogrammen künftig für Rechtsabbieger Schrittgeschwindigkeit angesetzt werden muss oder ob zunächst eine ggf. Anpassung der VwV-StVO zu § 37 und der RiLSA abzuwarten bleibt.

Unter Berücksichtigung der sich aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht des § 1 StVO ableitenden, von der Rechtsprechung durchweg anerkannten Regel, dass ein vorfahrtsberechtigter Kraftfahrzeugführender, der bei Grün in eine Kreuzung einfahren will, zunächst den im Kreuzungsbereich „hängengebliebenen“ Kraftfahrzeugführenden die Möglichkeit geben muss, die Kreuzung zu räumen (Vorrecht des Kreuzungsräumenden) erscheint eine Änderung bzw. Anpassung der Räumzeiten beim Rechtsabbiegen an Lichtsignalanlagen grundsätzlich nicht erforderlich. Bei der Ermittlung der Räumzeiten für den rechtsabbiegenden Verkehr sollte daher bis auf Weiteres die nach der RiLSA für den allgemeinen Verkehr vorgesehene Räumgeschwindigkeit von 7 m/s bzw. bei beengten Verhältnissen von 5 m/s angesetzt werden.

Anzumerken bliebe, dass bei deutlich geringeren Räumgeschwindigkeiten und demzufolge längeren Zwischenzeiten häufig nicht nur Leistungsfähigkeitsdefizite, sondern auch längere Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmende verursacht werden, die erfahrungsgemäß auch die

Verkehrssicherheit durch eine Zunahme der Auffahrunfallgefahren oder durch vermehrte Rotlichtverstöße negativ beeinträchtigen können.

Wenngleich Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechtsabbiegen dürfen, so sind diese Fahrzeuge jedoch von den einfahrenden Kraftfahrzeugführern in der Regel zweifelsfrei zu erkennen, sodass diese ihrer gebotenen Sorgfaltspflicht gerecht werden können. Sollte dies im Einzelfall aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Einschränkungen der Sichtbeziehungen, hoher Schwerlastverkehrsanteil, komplexe Verkehrsführung etc.) nicht der Fall sein, so liegt es im Ermessen der örtlich zuständigen Behörden bei der Berechnung der Zwischenzeit die Schrittgeschwindigkeit von 1 - 2 m/s anzusetzen.

10. Zusatzzeichen „Unfallhäufungsstelle“

Das Verkehrsministerium wurde angefragt, ein Zusatzzeichen mit dem Schriftzug „Gefährliche Kreuzung“, „Unfallschwerpunkt“ oder Ähnlichem einzuführen, um auf ein dauerhaftes Unfallgeschehen hinzuweisen. Im konkreten Fall handelt es sich um eine außerörtliche Kreuzung ohne Lichtsignalregelung.

Nach einhelliger Auffassung der Besprechungsteilnehmenden sollen solche oder ähnliche Zusatzzeichen nicht dauerhaft eingesetzt werden. Unfallhäufungsstellen und -linien sind auf Grundlage einer eingehenden Unfallanalyse durch verkehrsrechtliche, straßenbauliche oder gegebenenfalls verkehrsüberwachende Maßnahmen zu beseitigen. Das Verkehrszeichen 101 („Gefahrstelle“) mit dem Zusatzzeichen 1006-31 als Hinweis auf eine Unfallstelle darf allenfalls nur als Sofortmaßnahme bis zur Beseitigung der unfallbegünstigenden Faktoren aufgestellt werden. Ein bloßer Hinweis auf eine bedingt durch straßeninfrastrukturelle Defizite bestehende Gefahrenstelle kann nicht zweckdienlich sein, um eine konkrete Gefährdungslage zu beseitigen und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern.

11. Ausgabe Carsharing-Plaketten

Mit Datum vom 18.08.2020 wurde im Verkehrsblatt als laufende Nummer 124 die „Bekanntmachung der Maßgaben zur Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 und des § 4 Absatz 1 und 2 des Carsharing-Gesetzes“ veröffentlicht - siehe Anlage zu TOP 11. Die Ausgabe der hier spezifizierten Plaketten erfolgt durch die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden.