



Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Verkehr NRW
mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen
und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen
am 01./02. Dezember 2021 als Videokonferenz - VIB II/2021

III B 3 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24. Juni 2021 - VIB I/2021	3
2. Zuständigkeit für die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen nach dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes (Gesetz zum autonomen Fahren)	4
3. Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen	8
4. Konkretisierungen zum Erlass „Parkausweise mit zeitlicher Befristung für Menschen mit Behinderungen“ vom 25. Juni 2021	9
5. Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen	10
6. Geschützte Kreuzungen	11
7. Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und „Sharrows“ auf Fahrbahnen	13
8. Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis	15
9. EKL 4-Markierung nach RAL 2012	17
10. Radfahrstreifen – Anordnung an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr	19

11. Lichtsignalanlagen im Bereich von Straßenbaustellen	21
12. Anordnungsvoraussetzungen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO	23
13. Sonstiges	25
Nachrichtliche Ergänzung zum Thema Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Ladetätigkeit der Land- und Forstwirtschaft	

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 24. Juni 2021 - VIB I/2021

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Zuständigkeit für die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen nach dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes (Gesetz zum autonomen Fahren)

Das VM informiert die Besprechungsteilnehmenden über das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“ vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091), das am 28. Juli 2021 in Kraft getreten ist. Mit diesem Gesetz können erstmals führerlose Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen bei Überwachung durch eine Technische Aufsicht in den Regelbetrieb auf öffentlichen Straßen in Deutschland gebracht werden (SAE-Level 4). Es ist vorgesehen, dass ein Kfz mit autonomer Fahrfunktion seine Fahraufgabe im jeweiligen Betriebsbereich selbstständig bewältigt und dabei alle Verkehrsregeln einhält. Dabei soll die Technische Aufsicht den Betrieb aus einem Leitstand bzw. einer Kontrollstation heraus lediglich überwachen und bei Bedarf alternative Fahrmanöver freischalten, die vom Kfz vorgeschlagen werden. Das Gesetz enthält keine Vorgaben über die maximale Größe eines Betriebsbereiches oder über die Verkehrsfunktionen der einzelnen Straßen im Betriebsbereich.

Mit dem Gesetz, das im Wesentlichen das Straßenverkehrsgesetz (StVG) um die neuen Paragraphen 1d bis 1l ergänzt, werden insbesondere folgende Sachverhalte neu geregelt:

- technische Anforderungen an die Konstruktion, die Beschaffenheit und die Ausrüstung von Kfz mit autonomer Fahrfunktion,
- Verfahren für die Erteilung der Betriebslaubnis für Kfz mit autonomer Fahrfunktion durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA),
- Verfahren für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche durch die dafür nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörden,
- spezielle Regelungen für die Zulassung von Fahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion,
- Pflichten der am Betrieb von Kfz mit autonomer Fahrfunktion beteiligten Personen,
- Datenverarbeitung und -schutz beim Betrieb von Kfz mit autonomer Fahrfunktion,
- nachträgliche Aktivierung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen in bereits genehmigten Kfz,
- Verfahren für die Erteilung von Erprobungsgenehmigungen für automatisierte und autonome Fahrfunktionen, die zur Erprobung von Entwicklungsstufen dienen,

- Ermächtigung des Bundesverkehrsministeriums zum Erlass von Verordnungen zur Erprobung neuartiger Fahrzeugsteuerungseinrichtungen (z. B. für die Fernsteuerung von Fahrzeugen - „teleoperiertes Fahren“).

Die Details zur Ausführung des Gesetzes werden in einer gesonderten Verordnung geregelt, für die das Bundesratsverfahren zum Zeitpunkt dieser Verkehrsingenieur-Besprechung noch nicht eingeleitet wurde.¹

Rechtssubjekte nach diesem Gesetz sind der Fahrzeug-Hersteller, der Fahrzeug-Halter sowie die Technische Aufsicht. Beteiligte Behörden sind das KBA und die für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche zuständigen Bundes- und Landesbehörden.

Das Gesetz sieht ein zweiteiliges Genehmigungsverfahren vor, wobei dem KBA die fahrzeug-technische Genehmigung obliegt und den zuständigen Bundes- oder Landesbehörden die anschließende Genehmigung des festgelegten Betriebsbereiches. Weil bei Kfz mit autonomer Fahrfunktion eine enge wechselseitige Verbindung zwischen Fahrzeug und Betriebsbereich vorherrscht, können die Zuständigkeitsgrenzen derzeit noch nicht eindeutig umrissen werden und haben daher einen teilweise „fließenden“ Charakter.

So ist derzeit z. B. noch nicht hinreichend geklärt, welche Behörde für den Nachweis der Eignung des festgelegten Betriebsbereiches verantwortlich zeichnet. Im Rahmen der Beantragung der Betriebserlaubnis hat der Fahrzeug-Hersteller gegenüber dem KBA verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug die Fahraufgabe innerhalb des festgelegten Betriebsbereiches selbständig bewältigen kann und dort alle Verkehrsvorschriften einhält (vgl. § 1f Absatz 3 i. V. m. § 1e Absatz 2 StVG). Demnach müsste der Betriebsbereich bereits zum Zeitpunkt des Antrags beim KBA hinreichend bekannt sein und der Hersteller detaillierte örtliche Kenntnisse über die Infrastruktur im vorgesehenen Betriebsbereich besitzen. Da die eigentliche Genehmigung des Betriebsbereiches - außer bei Autobahnen - jedoch der nach Landesrecht zuständigen Behörde obliegt, ist nicht eindeutig, zu welchem Zeitpunkt eine eingehende Prüfung über die Eignung eines Betriebsbereiches für ein Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion erfolgen soll und ob der Fahrzeughersteller, die Landesbehörde oder ggf. das KBA für den Nachweis der Eignung zuständig ist.

¹ Das Bundesratsverfahren wurde Ende Februar 2022 eingeleitet.

Um Unklarheiten wie diese und weitere Fragen zum Gesetz zu klären, hat das KBA zwischenzeitlich die drei Bund-Länder-Arbeitsgruppen „Shuttle/Goods-Mover“, „Nachträglich aktivierbare automatisierte/autonome Fahrfunktionen“ und „Austausch auf Behördenebene“ eingerichtet. Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Austausch auf Behördenebene“ haben KBA und Bundesverkehrsministerium den Ländern bereits mitgeteilt, dass das KBA im Rahmen der Erteilung der Betriebserlaubnis einen „Fähigkeiten-Katalog“ für das jeweilige Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion erstellen wird, der alle notwendigen Informationen zur Bewertung der Betriebsbereiche enthalten soll. Dieser Katalog soll so verständlich und „lesbar“ sein, dass die zuständigen Landesbehörden beim Genehmigungsprozess für den festgelegten Betriebsbereich möglichst wenig fahrzeugtechnischen Sachverstand einsetzen müssen und so wenig Arbeit wie möglich haben. Zudem hat der Bund klargestellt, dass Kfz mit autonomer Fahrfunktion alle Verkehrsvorschriften der StVO im festgelegten Betriebsbereich einhalten sollen; dies bedeutet, dass sie denselben Anforderungen gerecht werden müssen, die an fahrzeugführende Personen gerichtet sind. Demnach sollen die Fahrzeuge auch mit solchen Veränderungen zurechtkommen, die erst nach Genehmigung des Betriebsbereiches erfolgen (Baustellen, veränderte Beschilderungen, verdeckte Verkehrszeichen, Umbaumaßnahmen etc.). Eine Kommunikation über eine „smarte Infrastruktur“ (Car to X etc.) mit Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen oder anderen Verkehrsteilnehmenden ist ausdrücklich nicht erforderlich. Darüber hinaus hat der Bund zwischenzeitlich zugesagt, dass sich das KBA bei den ersten Projekten in Deutschland beteiligen wird und die Fahrzeuge in den jeweiligen festgelegten Betriebsbereichen selbst testet bzw. selbst erprobt. Auf diese Weise kann das KBA die technischen Fähigkeiten der Fahrzeuge auch im Zusammenhang mit der Infrastruktur in Augenschein nehmen und bewerten. Die ermittelten technischen Daten sollen bei späteren Genehmigungen verwendet werden, um die Fähigkeiten der Kfz auch ohne Versuche vor Ort beurteilen zu können. Um den Prozess der Genehmigung des festgelegten Betriebsbereiches durch die zuständigen Landesbehörden zu optimieren, sollen die Ergebnisse der Befahrungen anschließend den jeweiligen Ländern vom KBA zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Frage, welche Landesbehörde zuständig für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche nach dem Gesetz zum autonomen Fahren sein soll, zeigt sich bei den Besprechungsteilnehmenden kein einheitliches Meinungsbild. Grundsätzlich wird die Zuständigkeit der örtlichen (unteren) Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden befürwortet, da diese für den öffentlichen Verkehr auf ihrem Straßennetz hauptverantwortlich zeichnen und zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen befugt sind. Eine konkurrierende Zuständig-

keit für diese Aufgaben ist zu vermeiden. Um die Zuständigkeit für die Genehmigung der festgelegten Betriebsbereiche auf die unteren Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden delegieren zu können, müsste die „Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ geändert werden.

Es ist denkbar, dass die örtlich zuständigen Ordnungs- bzw. Straßenverkehrsbehörden bei der Genehmigung der Betriebsbereiche Unterstützung durch die Bezirksregierungen erhalten, die derzeit für die Genehmigung von Kfz mit automatisierter Fahrfunktion gemäß § 70 StVZO zuständig sind und daher über entsprechenden technischen Sachverstand verfügen. Hierzu haben die Bezirksregierungen Arnsberg und Düsseldorf bereits ihre Hilfsbereitschaft signalisiert.

Bundesverkehrsministerium und KBA haben bereits klargestellt, dass im Rahmen der Genehmigung eines festgelegten Betriebsbereichs auch die für den Betrieb des Kfz mit autonomer Fahrfunktion erforderliche Funknetzabdeckung nachzuweisen ist. Da die nach Landesrecht zuständigen Behörden in der Regel nicht über hinreichenden Sachverstand zum Themenbereich Funknetze/Netzabdeckung verfügen, sollen sie hierzu Technische Dienste beauftragen können.

Die Besprechungsteilnehmenden kommen überein, dass zunächst der Abschluss des Bundesratsverfahren für die Verordnung zum Gesetz zum autonomen Fahren abgewartet werden soll, bevor entsprechende Festlegungen über die Zuständigkeit getroffen werden, weil sich aus dem Bundesratsverfahren ggf. zu berücksichtigende Änderungen oder Konkretisierungen der Verfahrensschritte ergeben können, insbesondere zum Genehmigungsprocedere der Betriebsbereiche. Anschließend soll im Rahmen einer künftigen VIB erneut über die Zuständigkeit für die Genehmigung von festgelegten Betriebsbereichen beraten werden.

Ein Aufschub dieser Entscheidung ist nach Einschätzung des VM wenig kritisch, da Fahrzeuge, die die Vorgaben des Gesetzes zum autonomen Fahren erfüllen (insbesondere das Erkennen aller vorhandenen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Betriebsbereich und deren Berücksichtigung beim Geschwindigkeits- und Fahrtverlauf) nach aktuellem Kenntnisstand derzeit noch nicht auf dem Markt erhältlich sind und mit einem Markthochlauf solcher Fahrzeuge auch kurzfristig nicht zu rechnen ist.

3. Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen

Mit dem „Achten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften“ vom 29. Juni 2020 (BGBl. I 2020 S. 1528), das am 01.10.2020 in Kraft getreten ist, wurde u. a. § 6a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) um den neuen Absatz 5a ergänzt. Gemäß dem neuen Absatz 5a werden die nach Landesrecht zuständigen Behörden ermächtigt, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel zu erlassen. Diese Ermächtigung kann jedoch durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.

Das VM macht von der Regelung nach § 6a Absatz 5a Satz 5 StVG Gebrauch und überträgt die Ermächtigung zur Festlegung der Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen per Rechtsverordnung an die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Dies erfolgt im Rahmen der aktuellen zweiten Änderung der „Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 5. Juli 2016. Das Verordnungsgebungsverfahren ist zum Zeitpunkt dieser Verkehrsingenieur-Besprechung kurz vor dem Abschluss.²

Sobald die zweite Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung in Kraft tritt, wird es den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Nordrhein-Westfalen möglich sein, Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen eigenverantwortlich festzulegen³. Sie sind dann nicht mehr an die bundeseinheitlichen Regelungen der „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOSt) gebunden, wonach der Gebührenrahmen für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen 10,20 bis 30,70 € pro Jahr beträgt (Gebührennummer 265).

Eine ähnliche Zuständigkeitsregelung hat sich bereits bei der Festlegung von Parkgebühren seit vielen Jahren uneingeschränkt bewährt. Die eigenverantwortliche Erhebung von Gebühren für das Parken, aber auch für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen, stellt ein wesentliches Steuerungsmittel der kommunalen Mobilitätspolitik dar.

² Die zweite Änderungsverordnung (https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_de-tail_text?anw_nr=6&vd_id=20215&ver=8&val=20215&sg=0&menu=0&vd_back=N) ist am 19. Februar 2022 in Kraft getreten.

³ Dies ist den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden seit dem 19. Februar 2022 möglich.

4. Konkretisierungen zum Erlass „Parkausweise mit zeitlicher Befristung für Menschen mit Behinderungen“ vom 25. Juni 2021

Beim Erlass „Parkausweise mit zeitlicher Befristung für Menschen mit Behinderungen“ vom 25.06.2021 handelt es sich um einen sogenannten „Kann-Erlass“. Die Straßenverkehrsbehörden können auf Basis dieses Erlasses temporäre Ausweise oder Ausnahmegenehmigungen erteilen, eine Verpflichtung dazu besteht nicht.

Bei Vorliegen eines ärztlichen Gutachtens können temporäre Ausweise und Ausnahmegenehmigungen entweder grundsätzlich erteilt werden oder es wird im Rahmen der Möglichkeiten eine Prüfung der Anträge durchgeführt. Das VM empfiehlt zumindest eine Plausibilitätsprüfung durchzuführen. Auch ist bis zu einem gewissen Maß im Rahmen der Allgemeinbildung und Informationsrecherche im Internet eine Einordnung ärztlicher Gutachten durchführbar. Mögliche offensichtliche Gefälligkeitsgutachten können so in der Regel erkannt werden.

Da der normale Behindertenparkausweis gebührenfrei ist, empfiehlt sich dies auch beim temporären Behindertenparkausweis.

5. Nachabschaltung von Lichtsignalanlagen

Im Einführungserlass zu den Richtlinien für Lichtsignalanlagen 2010 (RILSA) wurde festgelegt, dass in der Jahresunfallkommission über die Unfalllage an nachts abgeschalteten Lichtsignalanlagen zu berichten sei und dass diese bei Erreichen bestimmter Grenzwerte wieder in Betrieb zu nehmen sind.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die Nachabschaltung von Lichtsignalanlagen (auch in der Öffentlichkeit) kein relevantes Thema mehr ist. Die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie die Polizei gehen verantwortlich mit der Thematik um. Anlagen, die nachts noch abgeschaltet werden, werden gegebenenfalls erlasskonform wieder in Betrieb genommen.

Die Besprechungsteilnehmenden stimmen überein, dass die oben genannte verpflichtende Berichterstattung in der Unfallkommission aufgegeben wird. Die Vorgabe, Lichtsignalanlagen bei einer relevanten Unfalllage nachts nicht auszuschalten, bleibt jedoch weiterhin bestehen.

6. Geschützte Kreuzungen

Die Bezirksregierung Detmold bittet um Information und Erörterung zum Thema „Geschützte Kreuzungen“, da es Gegenstand verschiedener Anfragen und Diskussionen im Regierungsbezirk sei.

Bei der geschützten Kreuzung handelt es sich um ein Kreuzungsdesign, das helfen soll, Kreuzungsunfälle - insbesondere schwere Unfälle mit rechtsabbiegender Kraftfahrzeugverkehr und geradeausfahrendem Radverkehr - zu vermeiden. Es unterscheidet sich dabei in einigen Punkten deutlich von den in aktuellen deutschen Regelwerken dargestellten Planungsvorgaben - insbesondere wird der Radverkehr an Einmündungen um mindestens fünf Meter von der Fahrbahn abgesetzt geführt.⁴ In vielen Fällen ermöglicht das Design Radfahrenden ohne Lichtsignal frei nach rechts abzubiegen.

Die geschützte Kreuzung gehört u. a. in den Niederlanden zum Planungsrepertoire, ist jedoch auch dort nicht der Regelfall. Zu beachten ist allerdings, dass in den Niederlanden insbesondere getrennte Signalisierungen der Abbiegeströme von Kfz- und Radverkehr die Konflikte zwischen diesen Verkehrsarten minimieren.

Eine separate Radverkehrsführung mit baulicher Trennung vom motorisierten Verkehr sorgt zweifelsohne für ein erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden bei Radfahrenden. Ob eine objektiv höhere Schutzfunktion tatsächlich besteht, ist jedoch bislang nicht belegt. Eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer (udv) hat gezeigt, dass durch die abgesetzten Furten die Sicht auf den Fuß- und Radverkehr beim Rechtsabbiegen jedenfalls für Lkw-Führende verschlechtert wird.⁵ Auch die inzwischen in vielen Lkw-Neufahrzeugen vorhandenen, als Nachrüstlösungen vom Bund geförderten und ab 2022 europaweit vorgeschriebenen Abbiegeassistenten funktionieren bei diesem Kreuzungsdesign nicht zuverlässig.⁶

⁴ Vgl. UDV, Fahrversuche LKW –Protected Intersection, 09.10.2021, <https://udv.de/de/strasse/kreuzung/geschuetzte-kreuzung>.

⁵ Vgl. ebd.

⁶ Vgl. ebd.

Zu bemerken ist weiterhin, dass die bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr viel Fläche benötigt, die in den Städten oftmals nicht vorhanden ist. Durch das freie Rechtsabbiegen von Radfahrenden kann es zudem zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommen.

Es ist daher fraglich, ob eine geschützte Kreuzung gegenüber einer nach heutigem Regelwerk optimal gestalteten Kreuzung objektive Vorteile bietet. Der Bau von bzw. der Umbau zu geschützten Kreuzungen kann daher aktuell nicht empfohlen werden. Eine getrennte Signalisierung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr ist realisierbar, wenngleich diese nachteilig gegenüber der Leistungsfähigkeit einer Kreuzung ist.

Da zurzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Studie zu geschützten Kreuzungen vorbereitet wird,⁷ wird von einer vertieften Befassung auf Landesebene vorerst abgesehen. Die Ergebnisse der BASt-Studie und ggf. weitere Untersuchungen sollten zunächst abgewartet werden, um sicherzustellen, dass das Design einer geschützten Kreuzung Vorteile gegenüber dem heutigen Standard aufweist.

Überdies ist zu klären, ob im Seitenraum einer geschützten, signalgeregelten Kreuzung Fußgängerüberwege gemäß § 26 Absatz 4 StVO über Radwege hinweg markiert werden können. Zwar sollen Fußgängerüberwege grundsätzlich nicht in der Nähe von Lichtsignalanlagen angelegt werden (vgl. VwV-StVO zu § 26 Rn. 5), jedoch bezieht sich diese Regelung nach Auffassung des VM auf die Anlage von Fußgängerüberwegen auf *Fahrbahnen* und damit auf den Regelfall der Fahrbahnquerung. Daher greifen die Anordnungseinschränkungen im Fall des Fußgängerüberwegs auf einem Radweg nach hiesiger Rechtsauffassung nicht, sodass die angesprochene Markierung im Seitenraum möglich ist.

Das VM weist darauf hin, dass Haifischzähne (Zeichen 342 StVO) nicht im Bereich von signalgeregelten Knoten angeordnet werden dürfen. Haifischzähne sind nur dort zulässig, wo die Wartepflicht infolge einer bestehenden Rechts-vor-links-Regelung abseits von klassifizierten Straßen und weiteren Hauptverkehrsstraßen oder eine Vorfahrtberechtigung des Radverkehrs hervorgehoben werden soll.

⁷ Vgl. FGSV, Ad-hoc-Arbeitspapier zu sogenannten „geschützten Kreuzungen“, Juni 2021, <https://www.fgsv-verlag.de/geschuetzte-kreuzungen>.

7. Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und „Sharrows“ auf Fahrbahnen

Mit Bezug auf die Niederschrift zu TOP 3 der Verkehrsingenieur-Besprechung I/2019 am 03./04.04.2019 erkundigt sich die Bezirksregierung Detmold nach dem aktuellen Sachstand zu diesem Themenbereich und bittet um Erörterung über das weitere Vorgehen.

Das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals: BMVI) hatte in Kooperation mit dem Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal und dem Bereich Diagnostik und Intervention der Technischen Universität Dresden das bundesweite Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ durchgeführt. Ziele des Forschungsprojektes waren, die Wirkung, Akzeptanz und Verkehrssicherheit von Radverkehr-Sinnbildern auf der Fahrbahn bei engen Verhältnissen sowie nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht zu erforschen. Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden u. a. alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder, „Piktogrammketten“ sowie „Sharrows“ untersucht. Bei Piktogrammketten handelt es sich um einzelne Radverkehr-Sinnbilder gemäß § 39 Absatz 7 StVO am rechten Fahrbahnrand, die jedoch in regelmäßigen Abständen in Längsrichtung wiederholt und ggf. mit Richtungspfeilen kombiniert werden. Sharrows sind frei gestaltete Radverkehrs-Piktogramme, die meist mit „V“-förmigen Doppel-Winkelpfeilen kombiniert werden. Die Durchführung des Forschungsvorhabens erfolgte zwischen 2016 und 2020. Der Abschlussbericht wurde zwischenzeitlich veröffentlicht und steht sowohl als Lang- als auch als Kurzfassung im Internet zum Download zur Verfügung, z. B. auf der Website der Bergischen Universität Wuppertal: <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen.html>.

Das VM weist darauf hin, dass es für die im Abschlussbericht aufgeführten und empfohlenen alleinstehenden Radverkehr-Sinnbilder, Piktogrammketten und Sharrows bislang keine Rechtsgrundlage gibt und diese Maßnahmen daher nicht rechtssicher angeordnet werden können. Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Abschlussberichts wird ein solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen. Hierzu wird in der Kurzfassung des Abschlussberichts unter Kapitel 4 (Empfehlungen) auf Seite 24 ausgeführt: „Diese Empfehlungen sind dazu gedacht, als wissenschaftliche Diskussionsgrundlage in die Überarbeitung bzw. Novellierung von Regelwerken und Gesetzen einzufließen.“

Der Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben wurde bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 28.09.2021 unter TOP 3.1 behandelt. Dabei wurde der Bund um Auskunft gebeten, wie mit dem Bericht und den darin enthaltenen Ergebnissen und Empfehlungen umgegangen werden soll. Da sich das Bundesverkehrsministerium hierzu nicht eindeutig äußerte, hat das VM im Nachgang zur Sitzung des BLFA-StVO am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht des Forschungsvorhabens gebeten. Insbesondere wurde der Bund um Angabe gebeten, ob er beabsichtige, die empfohlenen - aber derzeit nicht regelkonformen - Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Zudem solle der Bund mitteilen, ob die im Rahmen der Versuchsdurchführung aufgebrauchten Piktogramme und Markierungen entfernt werden müssen oder bis zu einer möglichen Aufnahme in die StVO und VwV-StVO vor Ort verbleiben können. Die Antwort des Bundesverkehrsministeriums steht bislang noch aus und bleibt zunächst abzuwarten.

Aus den o. g. Gründen besitzen die Ausführungen der Niederschrift zu TOP 3 der Verkehrsingenieur-Besprechung I/2019 am 03./04.04.2019 weiterhin Gültigkeit und sind zu beachten.

8. Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis

Die Bezirksregierung Detmold erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand zu dem im Herbst 2021 veröffentlichten Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ zur inzwischen beendeten bundesweiten Untersuchung „Empfehlungen für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ der Bergischen Universität Wuppertal und dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu), die durch das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals: BMVI) gefördert wurde.

Dieses Thema wurde bereits im Rahmen der Verkehrsingenieur-Besprechung II/2019 am 19.11.2019 unter TOP 8 (Markierungen und Piktogramme in Fahrradstraßen) behandelt. Gemäß Niederschrift soll zunächst abgewartet werden, wie sich das Bundesverkehrsministerium zu den Ergebnissen der Untersuchung positioniert und ob es beabsichtigt, die im Leitfaden aufgeführten - aber z. T. nicht StVO-konformen - Maßnahmen zur bundesweiten Anwendung zu empfehlen bzw. in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen. Hierzu gehören z. B. beidseitige Randmarkierungen mit Leitlinien (Zeichen 340) als Sicherheitstrennstreifen, Längsmarkierungen (teilweise doppelt) in blauer Farbe, alleinstehende „Radverkehr“-Sinnbilder, Zeichen 237 oder „30“-Markierungen auf der Fahrbahn. Das VM weist darauf hin, dass es für diese Maßnahmen bislang keine Rechtsgrundlage gibt und sie daher nicht rechtssicher angeordnet werden können. Hierzu müsste zunächst eine Aufnahme in die StVO und die VwV-StVO erfolgen. Allein durch Veröffentlichung des Leitfadens wird eine solche Rechtsgrundlage nicht geschaffen.

Da es nach Auffassung des VM durchaus zweckdienlich ist, die Verkehrsteilnehmenden durch bundeseinheitliche - und somit wiedererkennbare - Piktogramme oder Markierungen daran zu erinnern, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden, in der besondere Verhaltensregeln gelten, hat das VM den Bund am 12.10.2021 schriftlich um möglichst zeitnahe Positionierung zum Abschlussbericht „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ gebeten. Insbesondere wurde das Bundesverkehrsministerium um Angabe gebeten, ob es beabsichtige, die im Leitfaden enthaltenen, nicht regelkonformen Maßnahmen künftig in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke aufzunehmen.

Die Antwort des Bundesverkehrsministeriums steht bislang noch aus und bleibt zunächst abzuwarten. Daher besitzen die Ausführungen der Niederschrift zu TOP 8 der Verkehrsingenieur-Besprechung II/2019 am 19.11.2019 weiterhin Gültigkeit und sind zu beachten.

9. EKL 4-Markierung nach RAL 2012

Unter Bezugnahme auf TOP 6 der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) I/2016 vom 13./14. April 2016 erkundigt sich die Bezirksregierung Münster nach dem aktuellen Sachstand zu den Fahrbahnmarkierungen der Entwurfsklasse 4 (EKL 4).

Im Jahr 2013 hat das für den Verkehr zuständige Bundesministerium die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“, Ausgabe 2012 (RAL 2012), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) bekannt gegeben und darin mehrere Entwurfsklassen definiert.

Im Rahmen der Erarbeitung der RAL 2012 wurden bundesweit mehrere Versuchsstrecken zur Entwicklung der EKL 4 eingerichtet. Nach den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen kann Zeichen 340 (Leitlinie) allerdings bislang nicht für Fahrbahnrandmarkierungen eingesetzt werden. Hierzu müsste zunächst eine entsprechende Änderung der StVO und der VwV-StVO erfolgen. Für die Markierung der Versuchsstrecken waren daher Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO erforderlich.

Im Rahmen verschiedener Sitzungen des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) hatten mehrere Bundesländer seit 2011 wiederholt ihre Bedenken gegen die Markierung der EKL 4 aus Verkehrssicherheitsgründen geäußert. Befürchtet werden insbesondere eine Verwechslungsgefahr der gestrichelten Randmarkierung mit Schutzstreifen für den Radverkehr sowie eine erhöhte Kollisionsgefahr im Längsverkehr durch die verengte Kernfahrbahn ohne Mittelmarkierung, insbesondere im Bereich von Kuppen.

Daher hat das für den Verkehr zuständige Ministerium des Landes Nordrhein-Westfalen im Jahr 2016 im Rahmen der Niederschrift zur VIB I/2016 die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden gebeten, bis zur abschließenden Klärung der o. g. straßenverkehrsrechtlichen und sicherheitstechnischen Aspekte von einer weiteren Anwendung der Markierung gemäß EKL 4 in Nordrhein-Westfalen abzusehen.

Nach den Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen sind die hiesigen Straßen mit EKL 4-Markierungen in Bezug auf Verkehrssicherheitsaspekte unauffällig. Zwischenzeitlich hat das für den Verkehr zuständige Bundesministerium die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, eingehende Untersuchungen an Strecken mit EKL 4-Markierungen in ganz Deutschland durchzuführen.

Ziel des aktuellen Forschungsvorhabens ist, eine hinreichende und belastbare Datenbasis über die Verkehrssicherheit und Eignung solcher Markierungen in verschiedensten Anwendungsfällen zu erhalten, damit anschließend über eine Aufnahme der EKL 4 in die StVO und die VwV-StVO entschieden werden kann.

Nach Angaben der BASt wurde das Forschungsvorhaben am 01.04.2021 begonnen und soll voraussichtlich am 31.12.2023 beendet werden. Bis zum Abschluss des Vorhabens sollen bereits erfolgte Markierungen nach EKL 4 beibehalten werden. Von der Anordnung neuer Markierungen nach EKL 4 ist aus den o. g. Gründen derzeit abzusehen. Der Abschluss des Forschungsvorhabens und etwaig darauf basierende Änderungen von StVO und VwV-StVO bleiben abzuwarten.

10. Radfahrstreifen – Anordnung an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr

Die Bezirksregierung Detmold erkundigt sich, wie und unter welchen Randbedingungen Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr ausgebildet werden sollten.

Gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 10 ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich, wenn Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr oder an Straßen mit einer Geschwindigkeit von über 50 km/h angelegt werden.

Konkrete Angaben oder Hinweise zur Gestaltung eines solchen zusätzlichen Sicherheitsraumes sind weder in den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen noch in den straßenplanerischen Regelwerken der FGSV enthalten. Die Besprechungsteilnehmenden kommen jedoch zu dem Schluss, dass es sich anbietet, den Sicherheitsraum durch Aufbringung einer doppelten Längsmarkierung (Zeichen 295) herzustellen, die sich aus der rechten Fahrbahnbegrenzung und der linken Längsmarkierung des Radfahrstreifens ergibt. Der Breite des Sicherheitsraumes sind zwar keine Grenzen gesetzt, sie ist jedoch von der zur Verfügung stehenden Verkehrsraumbreite abhängig. Sehr breite Sicherheitsräume können zur Verdeutlichung des Befahrungsverbot mit Sperrflächen (Zeichen 298) gefüllt werden.

Die Breite des Radfahrstreifens soll bei hohen Kfz- bzw. Radverkehrsstärken, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder bei häufigem Auftreten von Fahrrädern mit Anhängern mindestens 2,00 m betragen (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA, Nr. 3.3).

Das VM weist darauf hin, dass die Wahl der geeigneten Breite eines Radfahrstreifens und eines zusätzlichen Sicherheitsraumes stets eine Einzelfallentscheidung ist, die die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie unter Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens zu treffen hat.

Zu der unter VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2 Rn. 10 aufgeführten Bedingung „starker Kraftfahrzeugverkehr“ (bzw. „hohe Kfz-Verkehrsstärke“ nach ERA) enthalten die straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen und die planerischen Regelwerke der FGSV ebenfalls keine konkreten Angaben. Hinweise auf starken Kfz-Verkehr könnten jedoch Tabelle 8, Bild 7 und Bild 8 der ERA 2010 geben, wonach die Eignung von Radfahrstreifen in Abhängigkeit zur Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde und zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit steht. Auch die aus den turnusmäßigen Verkehrszählungen erhobene durchschnittliche mittlere Verkehrsbelastung des Kraftfahrzeugverkehrs (DTV, Kfz/24h) von Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen könnte Aufschluss darüber geben, wann die Verkehrsbelastung einer solchen Straße über dem Landesdurchschnitt liegt und somit starken Kraftfahrzeugverkehr aufweist. Für außerorts gelegene Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen beträgt der mittlere DTV derzeit 10.925 Kfz/24h, für außerorts gelegene Landesstraßen 5.582 Kfz/24h.

11. Lichtsignalanlagen im Bereich von Straßenbaustellen

Zur Verringerung der durch einstreifige Engstellen auf Straßen mit Gegenverkehr verursachten Verkehrsbehinderungen (z. B. durch Rückstauungen, längere Wartezeiten) und Beeinträchtigungen von Anwohnern (z. B. durch erhöhte Lärm- und Abgasemissionen, Schleichverkehre infolge von Umfahrungen) sollten die zur örtlichen Verkehrsregelung eingesetzten Baustellenlichtsignalanlagen, dem Stand der Technik entsprechend und über die Empfehlungen der Richtlinien für Lichtsignalanlagen hinausgehend, grundsätzlich verkehrsabhängig betrieben werden. Gleiches gilt für Baustellenlichtsignalanlagen, die zur Verkehrsregelung bei Umbauarbeiten an Einmündungen oder Kreuzungen eingesetzt und über einen längeren Zeitraum betrieben werden müssen.

Beim verkehrsabhängigen Betrieb einer Baustellenlichtsignalanlage ist jedoch darauf zu achten, dass durch die Wahl einer geeigneten Steuerungskonzeption (Anforderungsbetrieb, Freigabezeitbemessung, etc.) häufig auftretende Zwischenzeiten, die die Gesamtleistungsfähigkeit der Anlage verringern könnten, vermieden werden. Aufgrund der leichteren Handhabung bei der Erstinstallation oder Umsetzung transportabler Baustellenlichtsignalanlagen empfiehlt sich für die Verkehrserfassung der Einsatz von Infrarot- und Radardetektoren.

Das Aufstellen und Einrichten (programmtechnische Versorgung) transportabler Baustellenlichtsignalanlagen durch den Auftragnehmer ist ebenso wie die ordnungsgemäße Unterhaltung vom Straßenbaulastträger zu überwachen. Die Steuerungsabläufe bedürfen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung und sind ständig zu kontrollieren.

Ergänzend bleibt darauf hinzuweisen, dass nach § 45 Absatz 2 Satz 1 i. V. m. Absatz 5 Satz 1 StVO der für die Sicherung der Verkehrsabläufe bei der Durchführung von Straßenbauarbeiten und zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße zuständige Straßenbaulastträger auch für den Einsatz und den Betrieb von transportablen Lichtsignalanlagen bzw. Baustellenlichtsignalanlagen verantwortlich ist. Der Straßenbaulastträger hat daher bereits in der Planungsphase die Aufgabe, den Auftragnehmer bzw. die beauftragte Verkehrssicherungsfirma über zu beachtende verkehrliche Besonderheiten im Bereich der Baustelle zu unterrichten und ihm vorliegende Verkehrsdaten zu Verfügung zu stellen.

Im Übrigen unterliegen alle transportablen Lichtsignalanlagen sowohl der verkehrsrechtlichen Anordnung als auch der Überprüfung und Abnahme durch den Straßenbaulastträger.

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen beschreiben zwar in Kapitel 5.2 die grundsätzlichen Einsatzkriterien, enthalten jedoch keine weiteren technischen Anforderungen. Diese finden sich in den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Technischen Lieferbedingungen für transportable Lichtsignalanlagen, Ausgabe 1997.

12. Anordnungsvoraussetzungen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO

Die Bezirksregierung Detmold bittet um Auskunft, ob das Vorliegen einer Gefahrenlage die Grundvoraussetzung für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sei. Insbesondere soll geklärt werden, ob dies auch für die Anordnung von Fahrradstraßen und Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen (Verkehrsversuche) nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO gilt.

Das VM verweist hierzu auf die aktuelle deutsche Rechtsprechung, wonach unterschieden wird zwischen einer „einfachen“ oder „konkreten“ Gefahrenlage (§ 45 Absatz 1 Satz 1 i. V. m. § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO) und einer „qualifizierten“ oder „besonderen“ Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Insofern sieht die StVO eine hierarchische Einteilung der Gefahrenlagen vor.

Gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Hierzu muss eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen. Ergänzend bestimmt § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Maßgebliche Anordnungsvoraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ist demnach das Vorhandensein einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage.

Eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs nach § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO liegt vor, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, um die mit der Anordnung bezweckte Wirkung zu erreichen. Zur Annahme einer solchen Gefahrenlage bedarf es nach aktueller Rechtsprechung jedoch nicht des Nachweises, dass jederzeit mit einem Schadenseintritt zu rechnen ist; es genügt, dass irgendwann in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle eintreten können.

Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße die Befürchtung nahelegt, dass - möglicherweise durch Zusammentreffen mehrerer gefahrenträchtiger Umstände - die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt (vgl. Beschlüsse des BVerwG vom 13.12.1979 - 7 C 46/78 und vom 03.04.1996 - 11 C 3/96 und Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17). Gefahrenträchtige Umstände können z. B. eine hohe Verkehrsstärke, die Zusammenführung von Verkehrsströmen, ein unzureichender Ausbauzustand der Straße oder spezielle örtliche Gegebenheiten wie Kurven oder Längsneigungen sein (vgl. 26. Auflage der StVO von Bouska/Leue - Erläuterung Nr. 1 zu § 45 Absatz 1 StVO und Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17).

Durch die Regelungen des § 45 Absatz 9 Satz 4 StVO sind u. a. Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) und Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen (Verkehrsversuche) von der speziellen Vorschrift für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ausdrücklich ausgenommen. Daher ist bei der Anordnung dieser Maßnahmen der Nachweis einer qualifizierten, besonderen Gefahrenlage nicht erforderlich. Gleichwohl gilt auch hier die Generalklausel des § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sowie die konkretisierende Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, weshalb auch für die Anordnung von Fahrradstraßen und Verkehrsversuchen eine einfache, konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen muss und das zwingende Erfordernis der Anordnung aufgrund der besonderen Umstände nachzuweisen ist.

Weitere Informationen zur straßenverkehrsrechtlichen Anordnung von Fahrradstraßen können z. B. dem Sachstandsbericht „Straßenverkehrsordnungsrechtlicher Rahmen zur Anordnung von Fahrradstraßen“ der wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vom 11.01.2021 - WD 7-3000-141/20 - oder dem Urteil des VG Berlin vom 05.12.2018 - 11 K 298.17 - entnommen werden. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Erforschungs- und Erprobungsmaßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO ist z. B. im Beschluss des VG Minden vom 24.09.2021 - 2 L 450/21 - näher beschrieben. Zudem wird auf den Erlass des damaligen MBWSV zur Durchführung von Verkehrsversuchen gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO vom 27.06.2016 (Az: III B 3 - 78-45/1) hingewiesen.

13. Sonstiges

Nachrichtliche Ergänzung zum Thema Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Lade- tätigkeit der Land- und Forstwirtschaft

In der Verkehrsingenieur-Besprechung I/2021 am 24.06.2021 wurde unter TOP 3 gemeinsam festgelegt, dass die Verladung von Zuckerrüben aus Gründen der Verkehrssicherheit abseits des klassifizierten Straßennetzes erfolgen sollte. Die Genehmigung solcher Ladevorgänge auf dem klassifizierten Netz wäre aus der Sicht des VM nicht möglich.

Diese Einschätzung ist so zu verstehen, dass solche Ladevorgänge auf klassifizierten Straßen in der Regel nicht genehmigungsfähig sind. Die Straßenverkehrsbehörden werden daher gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass die Verladung von Rüben möglichst abseits des klassifizierten Straßennetzes und damit an dafür besser geeigneten Stellen erfolgen soll.

Ist dies im Einzelfall nicht möglich, so kann nach Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde eine Genehmigung erteilt werden, falls erforderlich mit Auflagen und Bedingungen zur Verkehrssicherung.

Darüber hinaus ist der verkehrssichere Abtransport von Kalamitätenholz ein fortlaufendes Thema, auch in den unterschiedlichen Ressorts der Landesregierung. Aufgrund der weiterhin kritischen Situation in den nordrhein-westfälischen Wäldern (Borkenkäferkalamität) hat das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MULNV) das VM gebeten, den nordrhein-westfälischen Kalamitätsholzerlass um ein weiteres Jahr zu verlängern.

Am 22. Dezember 2021 sind der geänderte Kalamitätsholzerlass (Az. III B 2 - 58.88.05.09) und der geänderte Langholzerlass (Az. wie vor) in Kraft getreten. Diese wurden u. a. dahingehend konkretisiert, dass die Straßenverkehrsbehörde bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen über Auflagen und weitere Bedingungen – insbesondere auch zur Verkehrssicherung am Einschlagort und zur Entfernung von dort durch die Verladung ggf. verursachten Verschmutzungen – entscheidet.