



Niederschrift

der Dienstbesprechung des MBWSV NRW mit den Verkehrsingenieuren der
Bezirksregierungen und des Landesbetriebes Straßenbau NRW
am 08. November 2016 in Münster – VIB II/2016

III B 3 - 71 - 00 / 2

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13./14. April 2016 – VIB I/2016	2
2. Vorfahrtsregelung im Bereich von Dreiecksinseln an plangleichen Verkehrsknoten	3
3. Landeseinheitliche Beschilderung und Markierung von E-Ladestationen auf BAB-Rastanlagen	5
4. Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (Bundesrats-Drucksache 332/16)	6
5. Neues Zusatzzeichen 1022-13 „E-Bikes frei“	8
6. Landesweit einheitliche Gestaltung von Handwerkerparkausweisen	10
7. Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen nach Ziffer 48 Absatz 2 der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Ordnungsbehördengesetzes - VV OBG	11
8. Beschilderung von Hol- und Bringzonen („Elternhaltestellen“) im öffentlichen Verkehrsraum	15
9. Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen	17
10. Verzicht auf das Merkzeichen B beim orangen Behindertenparkausweis	20

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13./14. April 2016 – VIB I/2016

Die Niederschrift wurde ohne Änderungen genehmigt.

2. Vorfahrtsregelung im Bereich von Dreiecksinseln an plangleichen Verkehrsknoten

In der Niederschrift der VIB am 25./26.10.1977 wurde bereits geregelt, dass an plangleichen Knotenpunkten mit Dreiecksinseln und besonderen Fahrstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen die Rechtsabbieger durch Aufstellung des Zeichens 205 StVO gegenüber den Linksabbiegern verkehrlich unterzuordnen sind. Andernfalls könnte es zu Konflikten mit dem Geradeausverkehr im Zuge der durchgehenden Straße kommen, wenn Linksabbieger den Rechtsabbiegern Vorfahrt gewähren müssten und dabei im Kreuzungsbereich zum Stehen kämen. Gleichzeitig wurde geregelt, dass in Abweichung von Nr. VI der VwV-StVO zu § 41 zu den Zeichen 205 und 206 (Rd 6) auf eine positive Vorfahrtsbeschilderung der Linksabbieger mit den Zeichen 301/306 StVO zu verzichten ist, um an Kreuzungen die Verkehrsteilnehmenden auf den untergeordneten Zufahrten nicht durch eine rasche Folge von negativen und positiven Vorfahrtszeichen in verkehrsgefährdender Weise zu irritieren. Aus Gründen der Einheitlichkeit soll deshalb auch bei Einmündungen auf die Aufstellung der Zeichen 301/306 verzichtet werden. Die Bevorrechtigung des linksabbiegenden Verkehrs gegenüber den Rechtsabbiegern ist durch eine unterbrochene Fahrbahnrandmarkierung zu verdeutlichen.

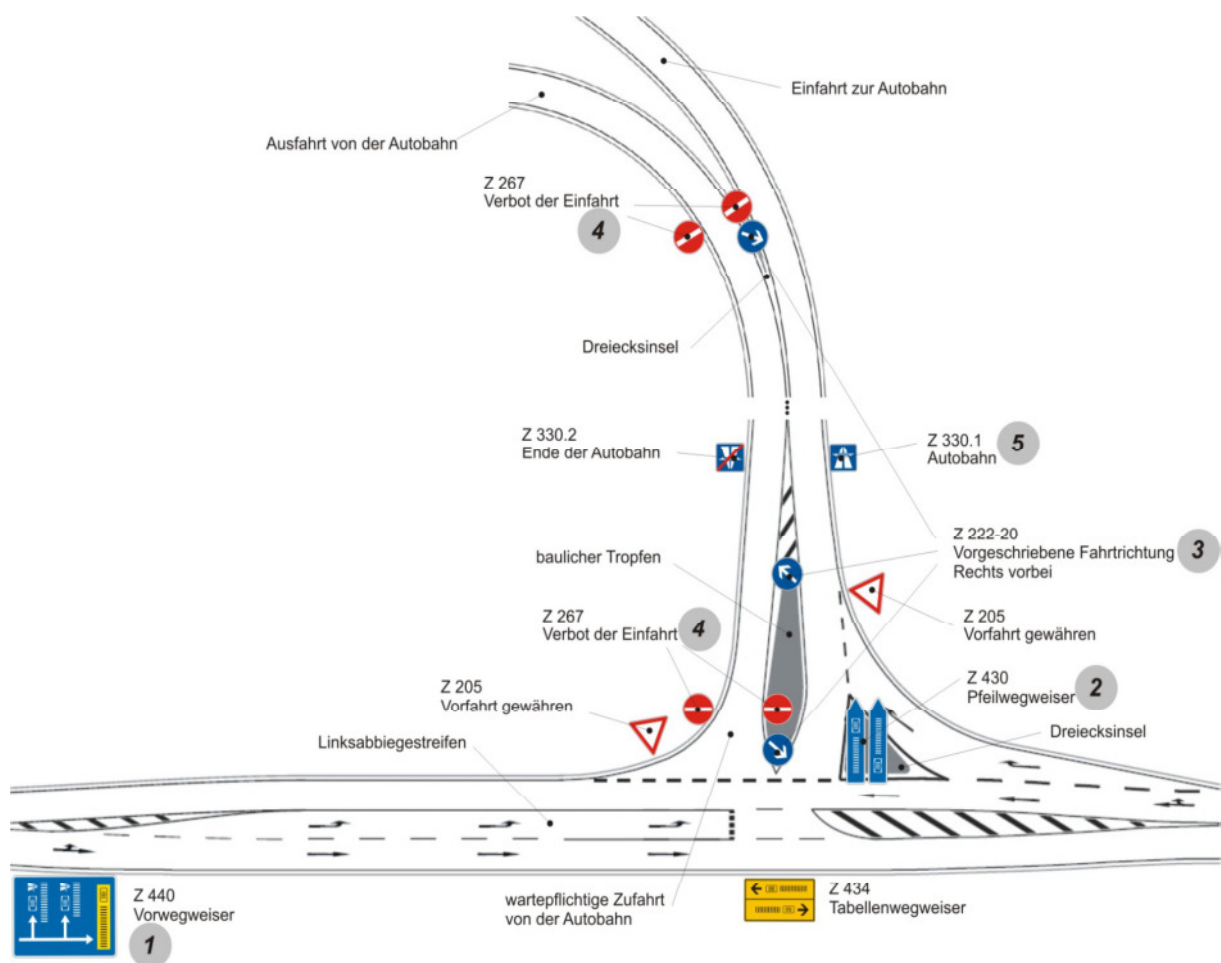
Ergänzend bliebe noch darauf hinzuweisen, dass bei einer positiven Ausschilderung im Bereich der Dreiecksinseln die Linksabbieger verleitet werden könnten, den Vorrang der im Zuge der Vorfahrtsstraße auf Sonderwegen parallel geführten Radfahrenden vermehrt zu missachten und damit deren Sicherheit nachhaltig zu gefährden.

Nach den Berichten der Bezirksregierungen hat sich der Verzicht auf die vorfahrtregelnde Beschilderung der Linksabbieger im Bereich der Dreiecksinseln in der nahezu 40-jährigen Anwendungspraxis seit Einführung dieser Regelung bewährt. Berichte über besondere Unfallauffälligkeiten oder gar Unfallhäufungsstellen an diesen Stellen sind nicht bekannt.

Nach überwiegender Auffassung der Besprechungsteilnehmer sollte die Regelung daher aus o. a. Gründen unbedingt beibehalten werden, zumal eine erneute Änderung nicht nur erhebliche finanzielle Aufwendungen erfordern würde, sondern auch Gefährdungen der Verkehrssicherheit durch mangelhafte Begreifbarkeit und Akzeptanz der Änderungsbeschilderung und zusätzliche bislang nicht in Erscheinung getretene Konflikte zu erwarten wären.

Das MBWSV bekräftigt daher nochmals den Verzicht auf die vorfahrtregelnde Beschilderung der Linksabbieger im Bereich der Dreiecksinseln und erteilt hiermit unter Hinweis auf § 46 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 2 die landesweite Ausnahmegenehmigung.

Die mit Erlass vom 06. November 2013 - Az.: III B 3 - 73 - 05 / 8 - eingeführte Checkliste zur Überprüfung von Anschlussstellen zur Verhinderung von Falschfahrten beinhaltet u. a. nachstehende Skizze, mit der die vorfahrtregelnde Beschilderung im Bereich der Dreiecksinsel zutreffend verdeutlicht wird.



Zur Klarstellung sei darauf hingewiesen, dass die Checkliste und deren Abbildungen grundsätzlich nur die für die Überprüfung der Falschfahrerproblematik relevanten Markierungen und Beschilderungen und nicht die in verkehrsrechtlicher Hinsicht erforderliche vollständige Ausstattung einer Kreuzungsanlage darstellen. Die Verwendung dieser Abbildungen als Grundlage für eine verkehrsrechtlich vollständige Anordnung wäre daher verfehlt.

3. Landeseinheitliche Beschilderung und Markierung von E-Ladestationen auf BAB-Rastanlagen

Unter Hinweis auf das beigegefügte Schreiben des BMVI an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder vom 01.07.2016 sollen auch in Nordrhein-Westfalen auf den Autobahnrastanlagen Ladestationen für Elektrofahrzeuge installiert werden. Um eine landeseinheitliche Beschilderung und Markierung der dazu notwendigen Stellplätze zu erreichen, wird das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr einen entsprechenden Musterplan veröffentlichen.

4. Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (Bundesrats-Drucksache 332/16)

Nach dem Bericht des MBWSV soll mit der „Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung“ (Bundesrats-Drucksache 332/16) die StVO wie folgt geändert werden:

1. In § 2 Absatz 4 Satz 6 StVO werden nach dem Wort „Mofa“ die Wörter „und E-Bikes“ eingefügt. Demnach dürfen Radwege außerhalb geschlossener Ortschaften künftig auch von E-Bikes benutzt werden (vgl. TOP 6).
2. Durch eine Neufassung von § 2 Absatz 5 StVO dürfen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr, die auf Gehwegen Rad fahren, von einer geeigneten, mindestens 16 Jahre alten Aufsichtsperson auch mit dem Fahrrad fahrend auf dem Gehweg begleitet werden. Zudem soll es Kindern bis zum vollendeten achten Lebensjahr künftig gestattet werden, baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege mit dem Fahrrad zu benutzen.
3. Durch eine Neufassung von § 11 Absatz 2 StVO wird die Regelung zur Bildung einer Rettungsgasse vereinfacht. Demnach müssen Fahrzeuge auf Autobahnen oder Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen zwischen dem äußerst linken und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen für eine Richtung künftig eine freie Gasse bilden.
4. In § 39 Absatz 7 wird nach dem Sinnbild „Mofas“ ein neues Sinnbild „E-Bikes“ (Fahrrad-Symbol mit angedeutetem Stecker) eingefügt (vgl. TOP 6).
5. Durch eine Neufassung von § 45 Absatz 9 StVO werden die Voraussetzungen für eine erleichterte Anordnung von innerörtlichen, streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im Nahbereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern geschaffen. Hier wird zur Anordnung von Tempo 30 künftig der Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ entfallen. Gleiches gilt für Sonderwege für den Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237,

Zeichen 240, Zeichen 241) und Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295) sowie für die Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach § 45 Absatz 1f StVO (Zeichen 270.1).

6. Durch einen neuen Absatz 10 zu § 45 StVO wird künftig geregelt, dass Absatz 9 nicht gilt, wenn Verkehrszeichen angeordnet werden, die der Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz dienen.

Zusätzliche Hinweise:

Zum Zeitpunkt der Verkehrsingenieurbesprechung am 08.11.2016 war die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung noch nicht veröffentlicht bzw. rechtskräftig.

Die Bundesregierung wurde vom Bundesrat aufgefordert, die näheren Vorgaben zur Anordnung von Tempo 30 im Nahbereich sozialer Einrichtungen kurzfristig durch eine Novellierung der VwV-StVO zu regeln, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Neuregelung die nötige Handlungssicherheit zu verschaffen (BR-DRS 332/16 vom 23.09.2016). Nach Auskunft des BMVI wird eine entsprechende Novellierung der VwV-StVO voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2017 Rechtskraft erhalten.

5. Neues Zusatzzeichen 1022-13 „E-Bikes frei“

Mit der „Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung“ (vgl. TOP 4) wird u. a. in § 39 Absatz 7 StVO ein neues Sinnbild „E-Bikes“ eingefügt. Dieses Sinnbild ist auf den ebenfalls neuen Zusatzzeichen 1022-13 „E-Bikes frei“ (und auch 1046-13 „E-Bikes“) zu finden, mit denen z. B. die Benutzung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen für E-Bikes gestattet werden kann. Gleichzeitig werden die Begriffe „Pedelec“, „S-Pedelec“ und „E-Bike“ vom BMVI wie folgt definiert:

Pedelects sind demnach Zweiräder mit einer Nenndauerleistung des Motors von höchstens 0,25 kW und elektromotorischer Tretunterstützung, die sich bei max. 25 km/h selbsttätig abschaltet. Sie sind gemäß § 1 Absatz 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG) keine Kraftfahrzeuge und gelten daher aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht als Fahrräder. Zur Benutzung sind weder Zulassung, Versicherungspflicht, Schutzhelm oder Mofa-Führerschein erforderlich. Zu dieser Fahrzeugklasse dürfte der überwiegende Teil der elektrisch unterstützten Zweiräder in Deutschland gehören.

S-Pedelects sind Zweiräder mit elektromotorischer Tretunterstützung, die erst bei max. 45 km/h selbsttätig abschaltet. Sie sind gemäß § 1 Absatz 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG) Kraftfahrzeuge. Zur Benutzung sind Zulassung, Versicherungspflicht, Schutzhelm und Mofa-Führerschein erforderlich. Die sehr schnellen S-Pedelects sind bauartbedingt für das Fahren mit höherer Geschwindigkeit ausgelegt und können im innerstädtischen Verkehr bei 50 km/h auf der Fahrbahn mithalten. S-Pedelects dürfen Radwege nicht benutzen. Dies gilt umso mehr, da vorgesehen ist, dass auch kleine Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr künftig auf Radwegen Fahrrad fahren dürfen (vgl. TOP 4).

E-Bikes im Sinne der geplanten Änderung der StVO sind einsitzige zweirädrige Kleinkraft-räder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet („Elektro-Leichtmofas“). Darunter fallen einspurige Fahrzeuge, die sich mit Hilfe des Elektroantriebs durch einen Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren lassen, auch ohne dass der Fahrer gleichzeitig in die Pedale tritt. Sie sind versicherungspflichtig und benötigen daher ein Versicherungskennzeichen und eine Betriebserlaubnis. Die Fahrer müssen über eine Mofa-Prüfbescheinigung

verfügen und einen Schutzhelm tragen. Zu diesen Fahrzeugen zählen auch Kleinkrafträder bis 45 km/h der Klasse L1e der EU VO 168/2013, wenn ihre Bauart Gewähr dafür bietet, dass die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke auf höchstens 25 km/h beschränkt ist. Dieser Fahrzeugklasse dürfte nur ein eher geringer Teil der elektrisch unterstützten Zweiräder in Deutschland angehören. Die vorgesehene Freigabe von außerörtlichen Radwegen für E-Bikes gemäß Neufassung des § 2 Absatz 4 StVO (vgl. TOP 4) sowie von innerörtlichen Radverkehrsanlagen durch Anordnung des neuen Zusatzeichens 1022-13 „E-Bikes frei“ bezieht sich ausschließlich auf die hier beschriebene Fahrzeugklasse.

6. Landesweit einheitliche Gestaltung von Handwerkerparkausweisen

Die Zweckdienlichkeit der einheitlichen Gestaltung der Parkausweise für Gewerbebetriebe und soziale Dienste (Handwerkerparkausweis) wurde bereits in der VIB I/2016 unter TOP 13.c) behandelt. Da Gewerbetreibende oft nicht nur lokal, sondern auch regional oder überregional tätig sind, ist es für das kommunale Überwachungspersonal des ruhenden Verkehrs weitaus einfacher, aufgrund der einheitlichen Gestaltung die Gültigkeit der Ausweise festzustellen.

Daher wurde durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr auf Grundlage von Vorschlägen der Bezirksregierungen ein landeseinheitlicher Parkausweis für Gewerbebetriebe und soziale Dienste entwickelt. Der Entwurf wurde im Rahmen der VIB vorgestellt. Nach letzten Abstimmungen wird der Ausweis vsl. im Januar 2017 den für die Erteilung zuständigen Behörden per Erlass zur Verfügung gestellt.

7. Geschwindigkeitsüberwachung auf Bundesautobahnen nach Ziffer 48 Absatz 2 der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Ordnungsbehördengesetzes - VV OBG

Unter Hinweis auf die geänderte Verwaltungsvorschrift zu § 48 Absatz 2 Ordnungsbehördengesetz (OBG) vom 15.07.2013 und die in der Verwaltungspraxis verschiedentlich aufgetretenen Probleme in der Bearbeitung von Anträgen der Kreisordnungsbehörden zur Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) auf Bundesautobahnen bittet die Bezirksregierung Düsseldorf (Dezernat 25) mit beigefügtem Bericht vom 09.09.2016 um Interpretationshilfe der verwaltungsrechtlichen Vorschriften.

Nach Ziff. 48.26, Satz 5 VV OBG dürfen auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen im Sinne des § 12 Polizeiorganisationsgesetz (POG NRW) stationäre Messstellen der Kreisordnungsbehörden nur im Einvernehmen mit der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW unter Beteiligung der Unfallkommission eingerichtet werden. Anträge der Kreisordnungsbehörden zur Einrichtung stationärer GÜA auf diesen Straßen sind daher zweckmäßigerweise unmittelbar der jeweiligen Bezirksregierung vorzulegen, um die Beteiligung der BAB-Unfallkommission zu ermöglichen und durch deren Einvernehmen eine Entscheidung herbeizuführen. Im Gegensatz hierzu ist von den Kreisordnungsbehörden bei Anträgen zur Einrichtung von stationären GÜA im nachgeordneten Straßennetz, d. h. außerhalb von Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen, lediglich das Benehmen¹ mit der zuständigen Kreispolizeibehörde gemäß Ziff. 48.26, Satz 4 herzustellen.

Insofern handelt es sich bei der Einrichtung von stationären GÜA auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen einerseits und im nachgeordneten Netz andererseits um zwei verschiedene Beteiligungsverfahren.

¹ **Benehmen** ist in der Rechtswissenschaft eine Form der Mitwirkung bei einem Rechtsakt. Während Einvernehmen bedeutet, dass vor einem Rechtsakt das Einverständnis einer anderen Stelle (z. B. Gesetzgebungsorgan, Behörde) vorliegen muss, ist dagegen eine Entscheidung, die im Benehmen mit einer anderen Stelle zu treffen ist, nicht unbedingt mit dem Einverständnis der anderen Stelle zu fällen. Vielmehr kann von der Äußerung der beteiligten Stelle aus sachlichen Gründen abgewichen werden. Gleichwohl handelt es sich bei dem "sich ins Benehmen setzen" um eine stärkere Beteiligungsform als eine bloße Anhörung, bei der die mitwirkungsberechtigte Behörde lediglich die Gelegenheit erhält, ihre Vorstellungen in das Verfahren einzubringen. Namentlich ist im Rahmen der Benehmensherstellung von einer gesteigerten materiellen Rücksichtnahme der Vollzugsbehörde auszugehen, die sich in einer ernsthaften Bemühung um die Herstellung des Einvernehmens äußert.

Die Beteiligung der BAB-Unfallkommission ist schon deshalb zweckdienlich, da im BAB-Bereich bedingt durch den niveau- und kreuzungsfreien Ausbau und durch die höheren Verkehrsbelastungen und Fahrgeschwindigkeiten andere Rahmenbedingungen als im nachgeordneten Straßennetz vorherrschen. Einsatz und Betrieb von stationären GÜA, die in der Regel nur einen räumlich begrenzten Einflussbereich haben, könnten sich, insbesondere bei dichten Verkehrslagen und hohen Differenzgeschwindigkeiten durch abrupte Brems- und Fahrmanöver in Höhe der Anlagen als kontraproduktiv erweisen und hierdurch die Verkehrssicherheit, auch streckenbezogen, nachhaltig negativ beeinträchtigen.

Im nachgeordneten Straßennetz schafft vornehmlich die Forderung nach einem besseren Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, der Radfahrer und Fußgänger, vor den häufig überhöhten Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere im Bereich von Überquerungsstellen, aber auch bei infrastrukturellen Mängeln (unzureichende straßenbautechnische Gestaltung, enge Kurvenführungen etc.) auf Außerortsstraßen, die notwendige Voraussetzung für eine präventiv wirksame, punktuelle stationäre oder auch mobile Geschwindigkeitsüberwachung.

Eine weitere Fragestellung befasst sich mit den Kriterien für die Beteiligung der BAB-Unfallkommission im Bereich neu einzurichtender Baustellen auf Bundesautobahnen gemäß Ziff. 48.25 Nr. 2 VV OBG und der Verpflichtung zur präventiven Beurteilung der hier möglichen Gefährdungspotenziale.

Die Verpflichtung erweitert in der Tat das Aufgabenspektrum der BAB-Unfallkommission. Der in der Überarbeitung befindliche gemeinsame Runderlass zu den „Aufgaben der Unfallkommission in NRW“ wird daher diesem Aspekt Rechnung tragen und die Mitwirkung der BAB-Unfallkommission bei der Festlegung von stationären Geschwindigkeitsmessstellen der Kreisordnungsbehörden auf Straßen im Sinne der Ziff. 48.24 VV OBG festschreiben.

Die Einschätzung der Gefährdungslage sollte bereits vor dem Beginn einer Ausbaumaßnahme auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse über - auf den jeweiligen Ausbauabschnitten einschließlich der Zulaufbereiche - bestehende unfallauffällige Bereiche oder Unfallhäufungsstellen bzw. -linien möglich sein. Mit dem Wissen der bekanntermaßen in Baustellenbereichen zusätzlichen Gefährdungspotenziale lässt sich die Notwendigkeit des Einsatzes stationärer GÜA zudem anhand der bestehenden fahrleistungsbezogenen Unfallrisiken, d. h. anhand der vom Landesbetrieb Straßenbau NRW regelmäßig erhobenen streckenabschnitts-

bezogenen Unfallkenngrößen auf den jeweiligen Ausbaustrecken hinreichend ermessen. Bei einer im Vorfeld der Ausbaumaßnahme bereits erkennbaren deutlichen Überschreitung der landesweit durchschnittlichen streckenbezogenen Unfallraten und Unfallkostenraten sollte zur nachhaltigen Verkehrssicherung immer auch der Einsatz einer GÜA in Erwägung gezogen werden. Darüber hinaus bilden die konkrete Baustellenverkehrsführung, die Länge und zeitliche Dauer der Baustelle sowie das im Einzelfall möglicherweise besondere Gefährdungspotenzial des auf der Baustelle eingesetzten Personals, weitere Beurteilungskriterien.

Die o. a. Argumente gelten selbstverständlich auch für umsetzbare stationäre, sog. semi-stationäre GÜA in Baustellenbereichen, die in Kenntnis der bereits im Vorfeld der Baumaßnahme auf dem Ausbauabschnitt bestehenden Unfallgefahren und der baustellenbedingten Gefährdungen die von den Kreisordnungsbehörden auf Antrag zur Wahrung der Verkehrssicherheit und unter Beteiligung der Unfallkommission präventiv eingesetzt und betrieben werden können. Hierbei muss jedoch sichergestellt sein, dass diese Anlagen - auch zur Vermeidung von Verdachtsmomenten hinsichtlich „Gängelung“ oder „Abkassieren“ der am Verkehr Teilnehmenden - nicht permanent umgesetzt, sondern nur unter Einhaltung angemessener Zeitabstände innerhalb der Baustelle versetzt werden.

In diesem Kontext berichtete die Bezirksregierung Düsseldorf und der Kreis Mettmann anhand des beigefügten Foliensatzes über die ersten Erfahrungen mit dem Betrieb der semistationären GÜA im Zuge der Großbaustelle auf der A 3 zwischen der AS Mettmann und dem AK Hilden. Die Ergebnisse der empirischen Vorher-/ Nachher-Untersuchungen geben einen ersten Anhalt dafür, dass sich - vorbehaltlich ggf. weiterer wissenschaftlicher Untersuchungen - nach sorgfältiger Überprüfung der Voraussetzungen diese neuartige Anlagentechnik durchaus positiv auf das Fahrerfahrverhalten und das Geschwindigkeitsniveau auswirken kann und damit im Einzelfall auch in präventiver Hinsicht eine verkehrssichernde Wirkung zu erwarten ist.

Die Frage nach dem Verfahren zur Ermittlung der Überschreitungshäufigkeit bei Geschwindigkeitsbeschränkungen respektive nach der Einbeziehung der Geschwindigkeit V85 als Grundlage zur Beurteilung des Einsatzes stationärer GÜA auf Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Straßen, die nach Ziff. 48.26, Satz 5 VV OBG nur im Einvernehmen mit der Bezirksregierung und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW unter Beteiligung der Unfallkommission eingerichtet werden dürfen, konnte mit dem MIK NRW noch nicht abschließend geklärt werden. Eine in diesem Kontext erneute Änderung der VV OBG zur

Ziff. 48 Absatz 2 ist seitens des MIK NRW zurzeit nicht intendiert, da das MIK NRW nach seinen bisherigen Einlassungen keine starren Regelungen für zweckdienlich erachtet.

Nach Ziff. 3 der Nr. 48.25 VV OBG kann bekanntermaßen eine erhöhte Unfallgefahr in Betracht kommen, „wenn überdurchschnittlich häufig Verstöße gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung festgestellt werden“. Das MIK NRW hat sich zur Beantwortung einer konkreten Eingabe in dieser Fragestellung wie folgt positioniert:

„Bei dem Begriff "überdurchschnittlich" handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der der Auslegung bedarf. Überdurchschnittlich häufige Verstöße liegen vor, wenn eine signifikant hohe Anzahl an Verkehrsteilnehmern eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht beachtet. Eine konkrete Anzahl von Verkehrsverstößen kann in der abstrakten Beantwortung dieser Frage nicht genannt werden. Vielmehr bedarf es jeweils im Einzelfall einer Betrachtung von Referenzwerten. Welche Referenzwerte zum Vergleich herangezogen werden, hängt jeweils von der konkreten verkehrlichen Situation ab. Relevante Kriterien zur Bestimmung der Vergleichbarkeit können beispielsweise die genaue Örtlichkeit oder die Höhe der angeordneten Geschwindigkeit sein.“

Nach dieser Positionierung erscheint es durchaus zulässig und zweckdienlich, wenn - wie bereits in der Niederschrift der VIB vom 15./16. April 2015 zu TOP 4. zum Ausdruck gebracht - im Rahmen des zur Einrichtung einer stationären GÜA vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren nach Ziff. 48.26, Satz 5 VV OBG seitens der Bezirksregierung oder des Landesbetriebes Straßenbau NRW die Geschwindigkeit V_{85} als ein relevantes Entscheidungskriterium in die Diskussion eingeführt und deren Berücksichtigung verlangt wird. Im Zweifelsfalle, d. h. bei fehlendem Konsens bezüglich des Einsatzes einer stationären GÜA, ist gemäß Erlass des MIK NRW vom 15.07.2013 den beiden Ministerien zu berichten. Das für die Auslegung der VV OBG verantwortliche MIK NRW wird hiernach eine möglichst einvernehmliche Entscheidung herbeiführen.

Das MBWSV beabsichtigt, auf Grundlage dieser Ausführungen das Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf im Einvernehmen mit dem MIK NRW zeitnah zu beantworten und allen Besprechungsteilnehmern zur Kenntnis zu geben.

8. Beschilderung von Hol- und Bringzonen („Elternhaltestellen“) im öffentlichen Verkehrsraum

In mehreren Kommunen in Nordrhein-Westfalen werden im weiteren Umfeld von Schulen (insbesondere Grundschulen) spezielle Hol- und Bringzonen eingerichtet, die auch als „Elternhaltestellen“ bezeichnet werden. An diesen Stellen sollen Schüler, die mit dem Kfz zur Schule gefahren werden, aussteigen und den letzten Weg bis zur Schule zu Fuß gehen. Dies soll der Gesundheit der Kinder dienen und zudem das Bewusstsein für das korrekte Verhalten im Straßenverkehr schärfen. Insbesondere aber sollen „Elternhaltestellen“ dazu dienen, dass Eltern ihre Kinder nicht direkt bis vor den Schuleingang fahren, wo es vor allem morgens zu Stauungen und verkehrsgefährdenden Situationen durch vielfache Park- und Wendemanöver bei gleichzeitigem starkem Schüler-Fußverkehr kommen kann.

Die Beschilderung der bereits vorhandenen Hol- und Bringzonen ist bislang landesweit uneinheitlich und basiert in den meisten Fällen auf frei gestalteten, nicht StVO-konformen Schildern, die sich an das Zeichen 224 (Haltestelle) anlehnen und das grün-gelbe „H“ in verschiedenen Größenverhältnissen zeigen.

Gemäß § 33 Absatz 2 StVO dürfen Einrichtungen, die amtlichen Zeichen oder Verkehrseinrichtungen gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können, dort nicht angebracht oder sonst verwendet werden, wo sie sich auf den Verkehr auswirken können. Eine solche Einrichtung darf zudem schon bei nur oberflächlicher Betrachtung nicht den Eindruck erwecken, dass es sich um ein amtliches oder sonstiges zugelassenes Verkehrszeichen oder eine amtliche Verkehrseinrichtung handelt (vgl. VwV-StVO zu § 33 zu Absatz 2 Rn 3).

Aus diesem Grunde wird die Verwendung des Zeichens 224 im Zusammenhang mit „Elternhaltestellen“ im öffentlichen Verkehrsraum als kritisch erachtet, zumal mit diesem Zeichen u. a. straßenverkehrsrechtliche Regelungen einhergehen, wie z. B. ein Parkverbot 15 m vor und 15 m hinter dem Zeichen.

Um den o. a. berechtigten Interessen der Schüler und Eltern Rechnung tragen zu können, wird nach mehrheitlicher Auffassung der Besprechungsteilnehmer Folgendes festgehalten:

- Eine Beschilderung von Hol- und Bringzonen („Elternhaltestellen“) mit nicht StVO-konformen, frei gestalteten Schildern außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums ist unkritisch und kann geduldet werden.
- Zur rechtssicheren Beschilderung von Hol- und Bringzonen im öffentlichen Verkehrsraum sind StVO-konforme Verkehrszeichen anzuwenden. Dies könnte z. B. durch die Anordnung von eingeschränkten Haltverboten (Zeichen 286) in Verbindung mit zeitlichen Beschränkungen erfolgen.
- Zur Verdeutlichung der Hol- und Bringzonen wird den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden anheimgestellt, die ausgewiesenen „Elternhaltestellen“ im öffentlichen Verkehrsraum zusätzlich durch nicht StVO-konforme, frei gestaltete Schilder kenntlich zu machen. Solche nicht-amtlichen Schilder sind von der StVO-konformen Beschilderung räumlich abzusetzen. Eine gemeinsame Anbringung am selben Schilderpfosten ist nach Möglichkeit zu vermeiden.
- Bei der Gestaltung der frei gestalteten Hinweisschilder sollte künftig auf die Verwendung des Zeichens 224 (Haltestelle) verzichtet werden.

9. Bevorrechtigung von Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen

Die Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) stellt eine flächenhafte Verkehrsberuhigung außerhalb von Hauptverkehrsstraßen dar, während Fahrradstraßen der streckenbezogenen Beschleunigung des Radverkehrs dienen. Deshalb sind Fahrradstraßen (Zeichen 244.1/244.2), insbesondere Radschnellwege, die durch Tempo 30-Zonen verlaufen bzw. diese durchschneiden, zu separieren und aus der Zonenregelung herauszulösen. Auf diese Weise kann die Fahrradstraße an den Kreuzungen mit den Zufahrten in die Tempo 30-Zone Vorrang erhalten, an denen sonst die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten würde (vgl. § 45 Absatz 1c StVO).

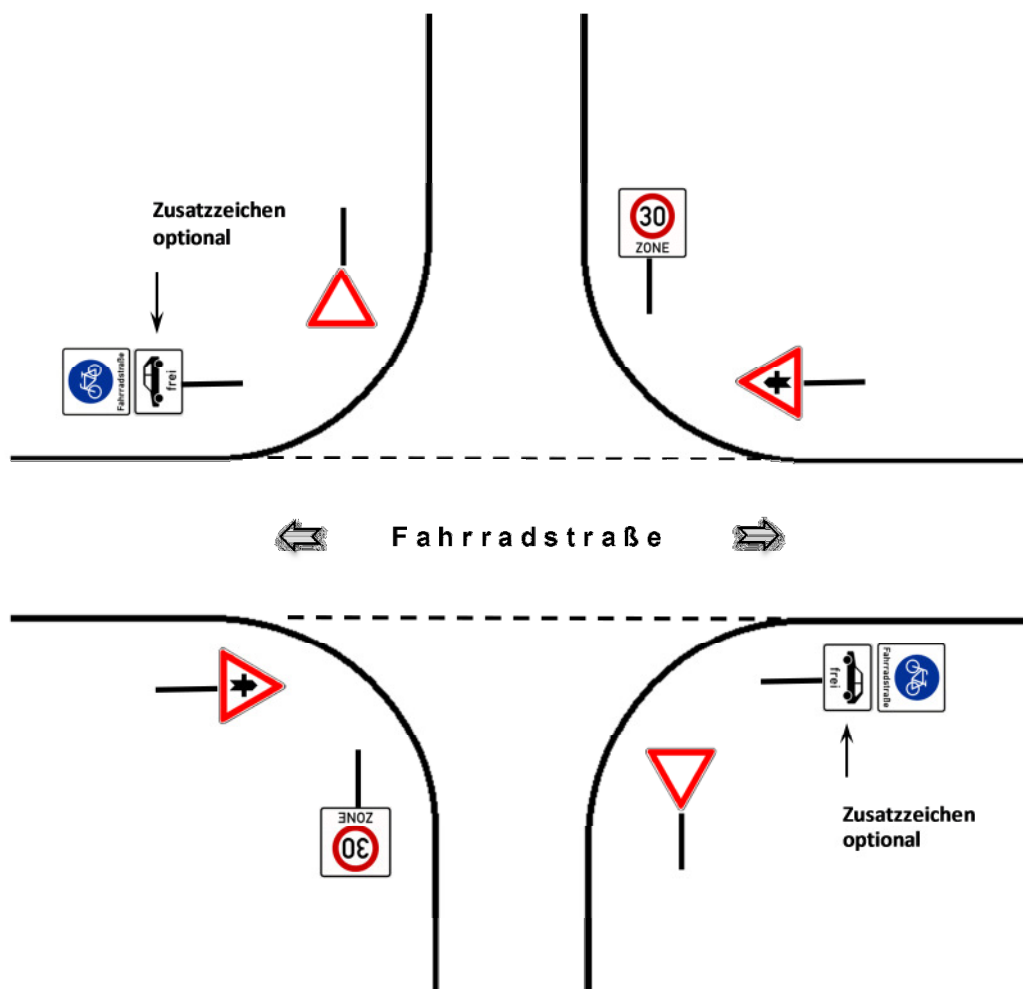
Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA-StVO) am 22./23.09.2015 klargestellt, dass die Anordnung einer Fahrradstraße aufgrund ihres generellen Bedeutungs- und Regelungsgehalts nicht geeignet ist, in eine Tempo 30-Zone integriert zu werden. Da eine geschwindigkeitsbezogene Zonenbeschilderung nicht durch ein Fahrradstraßen-Zeichen aufgehoben werden kann, ist die Beschilderung einer Tempo 30-Zone stets aufzuheben, wo eine Fahrradstraße beginnt.

Diese Regelung gilt jedoch nicht für Abbiegevorgänge, da hier kein Übergang in gleicher Linienführung erfolgt. Daher kann beim Abbiegen aus einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße auf die Aufhebung der Zone (Zeichen 274.2) verzichtet werden, zumal die Verkehrsteilnehmenden hier jederzeit mit einer anderen Verkehrsregelung rechnen müssen. Gleiches gilt beim Abbiegen aus einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone; auch hier muss die Aufhebung der Fahrradstraße (Zeichen 244.2) nicht gesondert angezeigt werden.

Unter Berücksichtigung der Besprechungsergebnisse und nach interner Diskussion im MBWSV wird festgehalten, dass bevorrechtigte Fahrradstraßen an Kreuzungen mit Tempo 30-Zonen aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit wie folgt beschildert werden sollten:

- Im Zuge der Fahrradstraße wird in Fahrtrichtung jeweils vor der Kreuzung das Zeichen 301 (Vorfahrt) angeordnet; ggf. ist das Zeichen 306 zu verwenden (vgl. zu Zeichen 301, Nr. IV. VwV-StVO zu § 42).

- Im Zuge der Fahrradstraße wird in Fahrtrichtung jeweils hinter der Kreuzung das Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) angeordnet, ggf. in Kombination mit einem Zusatzzeichen, durch das anderer Fahrzeugverkehr zugelassen wird.
- An den Ausfahrten aus der Tempo 30-Zone wird in Fahrtrichtung jeweils vor der Kreuzung mit der Fahrradstraße das Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) in Kombination mit einer Fahrbahnrandmarkierung angeordnet.
- Im weiteren Verlauf der untergeordneten Straße ist in Fahrtrichtung jeweils hinter der Kreuzung mit der Fahrradstraße das Zeichen 274.1 (Beginn einer Tempo 30-Zone) anzuordnen, wenn die Zonenregelung fortgesetzt wird.



Sollte die Tempo 30-Zonenregelung nicht fortgesetzt werden oder aufgrund der baulichen Situation (T-Einmündung) an einer Fahrradstraße enden, so ist an der Ausfahrt aus der Tempo 30-Zone neben dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) auch das Zeichen 274.2 (Ende einer Tempo 30-Zone) anzuordnen.

Beim Übergang einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße in gleicher Linienführung ist gem. Beschluss des BLFA-StVO vom 22/23.09.2015 sowohl die Aufhebung der Zone mit Zeichen 274.2 als auch der Beginn der Fahrradstraße mit Zeichen 244.1 zu beschildern.

Darüber hinaus bleibt am Ende einer Fahrradstraße stets das Zeichen 244.2 anzuordnen. Dies gilt auch für den liniengleichen Übergang einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone. Hier muss zusätzlich Zeichen 274.1 angeordnet werden.

10. Verzicht auf das Merkzeichen B beim orangen Behindertenparkausweis

Nach dem Erlass des MBWSV - III B 3 - 78-12/6 - vom 30.11.2015 ist für die Erteilung des orangen Behindertenparkausweises das Vorhandensein des Merkzeichens „B“ in Nordrhein-Westfalen nicht mehr notwendig. Verbände und Privatpersonen bemängelten jedoch, dass der Erlass bei manchen kommunalen Stellen nicht bekannt sei und die Erteilung des orangen Parkausweises unter den im Erlass genannten Bedingungen daher häufig verweigert werde. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr bittet daher die Bezirksregierungen dafür Sorge zu tragen, dass allen für die Erteilung des Ausweises zuständigen Behörden der Erlass vom 30.11.2015 - soweit noch nicht geschehen - alsbald zur Verfügung gestellt wird.