



Niederschrift

der Dienstbesprechung des Ministeriums für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
mit den Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren der Bezirksregierungen
und des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen
am 07. Dezember 2023 in Düsseldorf - VIB II/2023

VII C 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16./17. Mai 2023, VIB I/2023	2
2. Integration einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone	3
3. Siebtes Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen: Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO	6
4. Erlass zur signaltechnischen Planung von Lichtsignalanlagen	8
5. Ersatz fehlender Ortstafeln	9
6. „Schulstraßen“ - Temporäre Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen	11
7. Maßnahmen zur Verhinderung von Radverkehr entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung („Geisterradler“)	16
8. Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Veranstaltungen	18
9. Richtungstafeln in Kurven (Zeichen 625-10 und 625-20) und Schilderpfosten aus Kunststoff	19

Az.: 58.91.02

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 16./17. Mai 2023 - VIB I/2023

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Integration einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone

Die Bezirksregierung Köln berichtet über einen konkreten Fall, in dem in einer vorhandenen Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1 / 274.2) eine durchgehende Straße zu einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1 / 244.2) umgewandelt werden soll, wodurch einzelne Straßen, die zwischen der Fahrradstraße und der Außengrenze der Zone liegen, von den restlichen Straßen der Zone getrennt werden und auch nicht untereinander verbunden sind. Weiterhin ist angedacht, die Fahrradstraße ggf. in die Zone zu integrieren, wodurch man sich erhofft, den Beschilderungsaufwand an den einzelnen Knoten im Zuge der Fahrradstraße minimieren zu können. Alternativ dazu soll die Fahrradstraße lediglich durch Längsmarkierungen in roter Farbe gekennzeichnet und auf eine Beschilderung der Knoten vollständig verzichtet werden. In diesem Zusammenhang erkundigt sich die Bezirksregierung, inwieweit eine Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone integriert werden kann und wie die einzelnen Knoten im Zuge der Fahrradstraße sowie die von der Zone abgetrennten, isolierten Straßen beschildert werden sollten.

Das MUNV stellt hierzu klar, dass eine Fahrradstraße nicht in eine Tempo 30-Zone integriert oder mit ihr überlagert werden kann, vielmehr zerschneidet sie die Zone. Angesichts der unterschiedlichen Bedeutungs- und Regelungsgehalte der Zeichen 244.1 und 274.1 können diese nicht gemeinsam für dieselbe Straße angeordnet werden. Dies gilt umso mehr, da eine Fahrradstraße in erster Linie der streckenbezogenen Bündelung des Radverkehrs dient und daher an den Knotenpunkten Vorfahrt erhalten sollte (Zeichen 301, 306).

An jedem Knotenpunkt im Zuge der Fahrradstraße ist für eine eindeutige und unmissverständliche Beschilderung zu sorgen. Eine bloße farbliche Kennzeichnung der Fahrradstraße unter Verzicht auf Verkehrszeichen ist unzureichend und wenig zweckdienlich, insbesondere im Hinblick auf die Vorfahrtregelung an den Knoten.

Dieser Themenbereich wurde bereits im Rahmen der Verkehrsingenieur-Besprechung (VIB) II/2016 am 08.11.2016 unter TOP 9 erörtert und für die Beschilderung der Knoten eine pragmatische, zweckdienliche Lösung gefunden. Allerdings ist die entsprechende Niederschrift in Teilen überholt: So wurde mit der Änderung der VwV-StVO im November 2021 u. a. die Regelung eingeführt, dass das Zeichen 244.2 beim Übergang von einer Fahrradstraße in eine Tempo 30-Zone entbehrlich ist (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Rn. 4) und dass dies

auch für das Zeichen 274.2 beim Übergang von einer Tempo 30-Zone in eine Fahrradstraße gilt (VwV-StVO zu den Zeichen 274.1 und 274.2 Rn. 3).

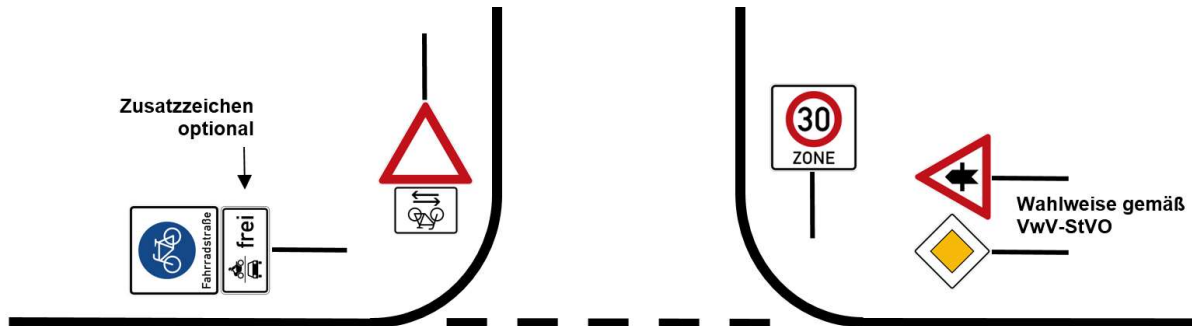
In einer Tempo 30-Zone entstehen durch die Umwandlung einer durchgehenden Straße in eine Fahrradstraße in der Regel zwei kleinere Tempo 30-Zonen auf beiden Seiten der Fahrradstraße. Zu der Frage der Bezirksregierung, ob dies auch für einzelne Straßen ohne Anbindung an die restliche Zone gilt und diese insofern isolierten Straßen weiterhin mit den Zeichen 274.1 / 274.2 beschildert werden können, führt das MUNV Folgendes aus:

Wenngleich nach allgemeinem Verständnis eine Zone aus mehreren zusammenhängenden, mindestens aber aus zwei Straßen bestehen müsste, so enthält das Straßenverkehrsrecht keine Legaldefinition des Begriffs „Zone“. In Ermangelung einer solchen Definition kann auch nicht gefolgert werden, dass die Anordnung des Zeichens 274.1 im Zuge einer einzelnen Straße generell unzulässig wäre. Von dieser Möglichkeit sollte aber nur in begründeten Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden, da Tempo 30-Zonen in der Regel ein Netz aus mindestens zwei zusammenhängenden Straßen bilden sollten.

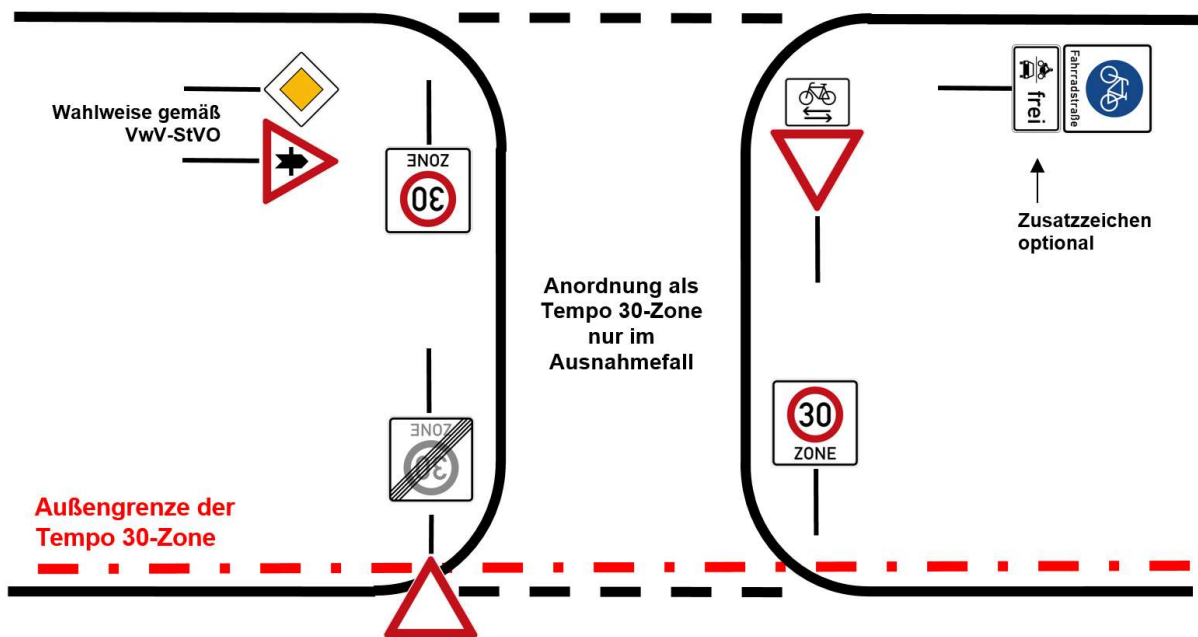
Aus den o. g. Gründen ist die Anordnung der Zeichen 274.1 und 274.2 im Zuge einzelner Straßen ohne Anbindung an eine Tempo 30-Zone nur im Ausnahmefall und nur dann zulässig, wenn diese Straßen vorher Bestandteil einer zusammenhängenden Zonenanordnung waren und die isolierte Lage durch Herausnahme einer anderen Straße aus der Tempo 30-Zone entstanden ist, z. B. nach Umwandlung in eine Fahrradstraße. Hierdurch wird im Übrigen auch den kommunalpolitischen Festlegungen und den Maßgaben des § 45 Absatz 1c StVO entsprochen. Denn Tempo 30-Zonen werden im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet und verfügen somit meist über fest definierte Außengrenzen, die auch nach Durchschneidung der Zone durch z. B. eine Fahrradstraße beibehalten werden sollen.

Das MUNV weist darauf hin, dass die Zonenanordnung im Zuge solcher einzelnen Straßen nicht einfach durch das Zeichen 274-30 ersetzt werden kann, weil für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen die strengerer Anordnungsvoraussetzungen nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO gelten. Die Anordnung des Zeichens 274.1 ist dagegen vom Nachweis der besonderen bzw. qualifizierten Gefahrenlage befreit (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 StVO).

Basierend auf den Festlegungen zu TOP 9 der VIB II/2016 am 08.11.2016 empfiehlt das MUNV die nachfolgend skizzierte Beschilderung für die einzelnen Knoten:



Fahrradstraße



Übergeordnete Straße

Musterskizze

3. Siebtes Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen: Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO

Das MUNV informiert die Teilnehmenden darüber, dass das siebte Verkehrssicherheitsprogramm („Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2030“) kurz vor der Veröffentlichung steht¹ und dass darin u. a. die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO angesprochen wird.

Im Speziellen wird im Kapitel „Örtliche (proaktive) Verkehrssicherheitsarbeit“ auf Seite 83 ausgeführt, dass die Kommunen bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit auch unterhalb der Schwelle der Grenzwerte der Unfallkommissionsarbeit aktiv werden können und dass es hierfür nicht zwingend einer Unfallhäufung bedarf.

Im Verkehrssicherheitsprogramm wird hierzu insbesondere auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.09.2010 (BVerwG - 3 C 37.09) verwiesen. Laut BVerwG liegt eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, nicht erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären, sondern schon dann, wenn eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. *Das BVerwG spricht hier von einer „konkreten Gefahr“, obwohl gemäß aktueller Terminologie die „besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO gemeint ist (vgl. Niederschrift zu TOP 12 der VIB II/2021 am 01./02.12.2021).*

Aus dem o. g. Urteil folgt, dass sich eine besondere, qualifizierte Gefahrenlage nicht erst durch ein nachgewiesenes Unfallgeschehen bemerkbar macht, sondern schon dann gegeben sein kann, wenn z. B. in der Infrastruktur sicherheitsrelevante Abweichungen von den technischen Planungsregelwerken vorhanden sind, die die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls überdurchschnittlich erhöhen können. Dies kann beispielsweise der Fall sein in Bereichen, die vermehrt von besonders schutzbedürftigen Personen frequentiert werden, an Arbeitsstellen und ähnlichen straßenbaulichen Engpässen oder dort, wo überdurchschnittlich häufig Geschwindigkeitsverstöße erfolgen.

¹ Die Veröffentlichung erfolgte im Januar 2024

Das MUNV erinnert daran, dass die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung des o. g. Urteils des BVerwG die Spielräume der StVO im Sinne einer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit möglichst ausnutzen sollten, insbesondere zum Schutz von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden vor schweren Unfallfolgen.

In diesem Zusammenhang ist auch die Vorschrift gemäß VwV-StVO zu § 1 Rn. 1 einschlägig, wonach die Verkehrssicherheit oberstes Ziel und die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen ist.

4. Erlass zur signaltechnischen Planung von Lichtsignalanlagen

Auf Grund des Erlasses in der Niederschrift der VIB vom 29./30. März 2006 (TOP 4) lag die Zuständigkeit für die Erstellung der signaltechnischen Planunterlagen zur Änderungen von Lichtsignalanlagen bisher ausschließlich bei den Straßenverkehrsbehörden.

Es hat sich gezeigt, dass es Gründe geben kann, die signaltechnischen Planunterlagen auch durch die Straßenbaubehörden erstellen zu lassen. Die Besprechungsteilnehmenden haben daher festgelegt, dass Vertreter des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, der Bezirksregierungen und des MUNV in einem gemeinsamen Termin den genannten Erlass überarbeiten werden. Das Ziel ist dabei, die Zuständigkeit für die Erstellung der signaltechnischen Planunterlagen an die örtlichen Erfordernisse anzupassen.

5. Ersatz fehlender Ortstafeln

Nach Angaben des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen kommt es immer wieder zur Entwendung von Ortstafeln (Zeichen 310 /311), da sie offenbar als beliebtes, heimatstiftendes Souvenir gelten. Allerdings enthält die Ortstafel einige straßenverkehrsrechtliche Vorschriften und Gebote, die nach einer Demontage nicht mehr vermittelt werden können. So können die Verkehrsteilnehmenden z. B. nicht mehr erkennen, ab wo die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gemäß § 3 Absatz 3 StVO gilt. Neben der Geschwindigkeitsbeschränkung hat die Ortstafel auch Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. So etwa werden innerorts eher zu Fuß Gehende erwartet.

Da es sich bei den Ortstafeln nicht um ständig vorrätige Standard-Verkehrszeichen handelt, können die Schilder nicht ohne weiteres kurzfristig ausgetauscht werden und müssen erst hergestellt werden. Für solche Fälle ist es sinnvoll, die unten gezeigten Ersatzortstafeln vorzuhalten, um für die Übergangszeit bis zur Montage der regulären Ortstafel die „geschlossene Ortschaft“ beschildern zu können.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nennt das Zeichen 310 den amtlichen Namen der Ortschaft und den Verwaltungsbezirk (VwV-StVO zu den Zeichen 310 und 311 Rn. 4 Satz 1). Damit die unten gezeigten Ersatzortstafeln genutzt werden können, genehmigt das MUNV als Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen hiermit unter Bezug auf VwV-StVO zu § 46 zu Absatz 2 Rn. 147 die Abweichung von der Vorschrift nach VwV-StVO zu den Zeichen 310 und 311 Rn. 4 Satz 1, so dass der Text der Ersatzschilder nicht den amtlichen Namen der Ortschaft und den Verwaltungsbezirk zu nennen hat, sondern die unten gezeigten Texte.

Diese Genehmigung gilt ausschließlich für den Fall der Ersatzbeschaffung einer regelkonformen Ortstafel. Ortstafeln mit den amtlichen Bezeichnungen nach der VwV-StVO sind anschließend zeitnah zu beschaffen und zu montieren.



Musterskizze Ersatzortstafeln

6. „Schulstraßen“ - Temporäre Sperrungen von Straßen für den Kfz-Verkehr im Nahbereich von Schulen

Unter einer „Schulstraße“ ist im derzeitigen Sprachgebrauch die temporäre Sperrung einer Straße für den Kfz-Verkehr im Nahbereich einer Schule zu den maßgeblichen Bring- und Holzeiten zu verstehen. Insbesondere an Grundschulen ist oftmals zu beobachten, dass Schulkinder mit Kraftfahrzeugen bis vor den Haupteingang gebracht bzw. dort abgeholt werden. Dies kann zu kritischen Verkehrssituationen führen, wenn der Bring- und Holverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen (Stauungen, Parkraumsuche, Park- und Wendemanöver, Rangievorgänge etc.) auf Schulkinder trifft, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Die Einrichtung einer Schulstraße dient daher in erster Linie der Verkehrssicherheit von Schulkindern und kann unter bestimmten Voraussetzungen bereits heute rechtssicher erfolgen. Neben der Möglichkeit, eine Schulstraße im Rahmen einer Veranstaltung nach § 29 Absatz 2 StVO unter Verwendung von z. B. mobilen Sperrelementen herzustellen, kann zur dauerhaften Einrichtung mit Verkehrszeichen auf das vorhandene Instrumentarium der StVO und auf das aktuelle Straßenrecht zurückgegriffen werden.

Im Hinblick auf eine rechtssichere Anordnung empfiehlt das MUNV die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise.

Straßenrechtliche Teileinziehung

Abgesehen von Veranstaltungen nach § 29 Absatz 2 StVO muss in jedem Fall die Widmung der Straße durch eine der Sperrung entsprechende Teileinziehung beschränkt werden, weil durch den Ausschluss des Kfz-Verkehrs der Gemeingebrauch der öffentlichen Straße zu bestimmten Zeiten beschränkt wird. Dies gilt selbst dann, wenn die Sperrung eine nur kurze Zeitspanne im Tagesverlauf umfasst. Maßgeblich ist, dass sie auf Dauer angelegt ist und somit ständig wiederkehrt.

Gemäß § 7 Absatz 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) ist die Teileinziehung „die Allgemeinverfügung, durch die die Widmung einer Straße nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise beschränkt wird.“ Für eine Teileinziehung müssen „überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls“ vorliegen (§ 7 Absatz 3 StrWG NRW) und die Absicht der Teileinziehung ist mindestens drei Monate vorher ortsüblich bekanntzumachen (§ 7 Absatz 4 Satz 1 StrWG NRW).

Die Straßenbaubehörde ist bei der Überlegung zur Teileinziehung nicht auf straßenrechtliche Gründe im engeren Sinne beschränkt, sondern kann andere, beispielsweise städtebauliche örtliche und überörtliche bzw. verkehrliche und verkehrsplanerische Belange mitberücksichtigen (vgl. OVG Lüneburg, Beschl. v. 29.12.2015 – 7 ME 53/15). Dabei kann explizit in der Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger ein solcher Grund des öffentlichen Wohls zu sehen sein (vgl. Kodal, Straßenrecht, Auflage 8, Kap. 10, Rn. 88) bzw. in der Erhöhung der Sicherheit von Schulkindern.

Aus den o. g. Gründen scheidet die Anordnung einer Schulstraße im Zuge von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) aus. Eine auf Dauer angelegte Sperrung für den Kfz-Verkehr wäre mit den Einstufungen als klassifizierte öffentliche Straßen nicht zu vereinbaren, da diese gemäß der Widmung allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen sollen.

Sperrung durch Verkehrszeichen nach Widmungsbeschränkung (Teileinziehung)

Selbst wenn die Anordnungsvoraussetzungen für ein Verkehrsverbot gemäß § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO vorliegen würden („besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage) und das Verkehrsverbot damit aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht regelkonform angeordnet werden könnte, so müsste aufgrund des sog. „Vorbehalts des Straßenrechts“ (vgl. BVerwG 62, 376, NJW 1982, 840) angesichts der dadurch ausgelösten Beschränkung des Gemeingebrauchs der Straße dennoch eine anschließende und der Sperrung entsprechende Teileinziehung vorgenommen werden (s. o.).

Da demnach ohnehin ein Teileinziehungsverfahren durchgeführt werden muss, ist es zweckdienlich, dieses im Vorfeld der Maßnahme durchzuführen, um das Verkehrsverbot anschließend leichter anordnen zu können. Weil das entsprechende Verkehrszeichen dann lediglich die bereits beschränkte Widmung der Straße kennzeichnet, kann der ansonsten für die Anordnung von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs erforderliche Nachweis der besonderen bzw. qualifizierten Gefahrenlage entfallen. Dieses Vorgehen wird z. B. bei der Anordnung von Fußgängerzonen praktiziert.

Sperrung durch fest eingebaute Sperrelemente nach Widmungsbeschränkung (Teileinziehung)

Sofern eine Teileinziehung erfolgt ist, kann die Straße auch durch fest eingebaute, automatische Sperrelemente (Schraken, versenkbare Poller etc.) gesperrt werden. Durch solche physischen Elemente wird die Sperrung sehr wirksam durchgesetzt und eine regelwidrige Befahrung der Schulstraße verhindert.

Sperrung im Rahmen eines Verkehrsversuches

Möglich ist auch, eine Schulstraße im Rahmen eines Verkehrsversuches auf Basis der Erprobungsklausel des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO einzurichten. Dem Charakter eines Versuches entsprechend ist jedoch nur eine zeitlich begrenzte Erprobung zulässig, die i. d. R. ein Jahr nicht überschreiten sollte.

Verkehrsversuche zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen sind gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 7 StVO vom Nachweis der besonderen bzw. qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO befreit. Gleichwohl gelten hier die Generalklausel des § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO sowie die konkretisierende Maßgabe des § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, weshalb für die Anordnung von Verkehrsversuchen eine „einfache“ oder „konkrete“ Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vorliegen muss und das zwingende Erfordernis der Anordnung aufgrund der besonderen Umstände nachzuweisen ist.

Bei der Anordnung eines Verkehrsverbotes im Rahmen eines Verkehrsversuches ist eine straßenrechtliche Teileinziehung zunächst nicht erforderlich, da es sich um eine vorübergehende Anordnung handelt (vgl. VG München, Urteil vom 11.10.2006 - M 23 K 05.4173).

Falls der Verkehrsversuch zeigt, dass die Maßnahme zweckdienlich ist und die Anordnung nach Abschluss der Erprobungsphase beibehalten werden soll, ist Sorge dafür zu tragen, dass das für eine dauerhafte Anordnung erforderliche Teileinziehungsverfahren so früh wie möglich eingeleitet wird, damit unmittelbar nach Beendigung des Verkehrsversuches Rechtssicherheit besteht.

Verkehrszeichen

Für die Einrichtung einer Schulstraße ist vorzugsweise das Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) zu verwenden. Sollen weitere Verkehrsarten ausgesperrt werden, wie z. B. der Radverkehr, kann auch Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) in Betracht kommen. Die zeitliche Beschränkung des Verbots erfolgt durch entsprechende Zusatzzeichen. Im Gegensatz zu Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) dürfen die Zeichen 260 und 250 durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden, weswegen das Zeichen 267 im Zusammenhang mit Schulstraßen wenig geeignet ist (VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 44). Zudem besitzen die Zeichen 260 und 250 einen hohen Bekanntheits- und Befolgungsgrad und verdeutlichen das Verbot durch ihre Erscheinungsform als Ronde mit rotem Rand nachdrücklich.

Zusatzzeichen

Die Sperrung soll in der Regel auf die maßgeblichen Bring- und Holzeiten der Schulkinder beschränkt werden. Hierzu sollten die amtlichen Zusatzzeichen angeordnet werden, die im Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) enthalten sind, wie z. B. das Zusatzzeichen 1042-32 oder die Zusatzzeichen 1042-38 mit 1040-31.

Zusatzzeichen, die die Wörter „Schultage“ oder „Schulferien“ enthalten, sind weder im VzKat enthalten noch zweckdienlich, da es sich hierbei um unbestimmte Rechtsbegriffe handelt, die zu Rechtsunsicherheiten führen können. Den Verkehrsteilnehmenden kann nicht zugemutet werden, sich über die jeweiligen Schultage bzw. die aktuell vor Ort gültige Ferienordnung zu informieren. Dies gilt schon für solche Verkehrsteilnehmende, die ihren Wohnsitz lediglich in einem anderen Bundesland haben, insbesondere aber für Verkehrsteilnehmende aus dem Ausland. Zudem ist zu bedenken, dass Schulen immer häufiger auch in den Ferien geöffnet sind (Ferienbetreuung, Sportkurse, Aktionstage etc.) und somit auch in der Ferienzeit stets mit schutzbedürftigen Kindern im Nahbereich einer Schule gerechnet werden muss. Zudem verfügen die Schulen über „bewegliche Ferientage“, die frei gewählt werden können. Daher sind Schultage bzw. Schulferientage bereits landesweit nicht vollständig deckungsgleich, sondern können von Schule zu Schule variieren.

Eine rechtssichere Lösung wäre der Einsatz von amtlichen Verkehrszeichen des VzKat (z. B. die Kombination aus den Zeichen 260 und 1042-32) in klappbarer Ausführung oder das Verdecken der Zeichen, um diese nur an Tagen zu zeigen, an denen die Sperrung gelten soll (VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Rn. 44 Satz 1).

Verkehrliche Auswirkungen, Anwohnerschaft der Schulstraße

Es ist darauf zu achten, dass es durch die Sperrung der Straße nicht an anderer Stelle zu erheblichen Verkehrsverlagerungen und/oder verkehrsgefährdenden Situationen kommt.

Die Anwohnerschaft der gesperrten Straße sollte Einzel-Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 StVO erhalten, mit denen die Wohnhäuser auch zu den Zeiten der Sperrung erreicht werden können. Dies ist deutlich zweckdienlicher als z. B. die Anordnung des Zusatzzeichens 1020-30 (Anlieger frei), das unwirksam wäre, weil Personen, die Kinder zur Schule in der gesperrten Straße fahren, als Anlieger gelten.

Falls im Ausnahmefall eine Freigabe für den Lieferverkehr erfolgen soll, ist das Zusatzzeichen 1026-35 (Lieferverkehr frei) zu verwenden.

Im Falle von Schulstraßen mit fest eingebauten, automatischen Sperrelementen (Schränken, versenkbare Poller etc.) können Anwohnerschaft und ggf. Lieferdienste Chipkarten oder Schlüssel zum Öffnen der Anlagen erhalten.

Alternative Haltmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge

Es sollte stets geprüft werden, ob und wo spezielle Hol- und Bringzonen („Elternhaltestellen“) im weiteren Umfeld der Schulen eingerichtet werden können, an denen Schulkinder, die mit dem Kfz zur Schule gefahren werden, aussteigen und den letzten Weg bis zur Einrichtung zu Fuß gehen. Dadurch kann das Bewusstsein der Kinder für das korrekte Verhalten im Straßenverkehr geschärft und zudem die Gesundheit der Kinder gestärkt werden. Zur Beschilderung von Elternhaltestellen wird auf die Niederschrift zu TOP 8 der Verkehrsingenieur-Besprechung II/2016 am 08.11.2016 verwiesen.

Weitere Möglichkeiten zum Schutz von Schulkindern

Zum Schutz der Schulkinder vor Gefahren des Straßenverkehrs können auch bauliche oder verkehrslenkende Maßnahmen zweckdienlich und wirksam sein. So könnte der Kfz-Verkehr, wo dies möglich ist, z. B. durch Diagonalsperren, Einbahnstraßenregelungen oder Wegweisungen von einer direkten Anfahrt zur Schule abgehalten werden.

7. Maßnahmen zur Verhinderung von Radverkehr entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung („Geisterradler“)

Die Bezirksregierung Köln berichtet, dass zur Verhinderung von Radverkehr entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung („Geisterradler“) in Einzelfällen Grafiken mit Sprühkreide auf den jeweiligen Radweg aufgebracht werden, die meist einen Geist auf einem Fahrrad zeigen, oftmals verbunden mit einem schriftlichen Zusatz wie z. B. „Falsche Seite“ oder „Seite wechseln!“

Ein Erfahrungsaustausch unter den Beteiligungsteilnehmenden zu diesem Thema zeigt, dass solche Sprühschablonen im Rahmen der UK-Arbeit im Land als Teil von Sofort-Maßnahmen an solchen Unfallhäufungsstellen zum Einsatz kommen, wo Unfälle mit Geisterradlern vorkommen. Damit soll den Geisterradlern auf dem Radweg verdeutlicht werden, dass sie in die falsche Richtung fahren.

Unter den Beteiligungsteilnehmenden herrscht jedoch der Konsens, dass die Sprühschablonen nicht alleine eine Sofort-Maßnahme im Rahmen der UK-Arbeit darstellen können. Der entscheidende Punkt ist vielmehr, dass als grundlegende Sofort-Maßnahme verstärkte Kontrollen durch die Polizei beschlossen werden sollten. Die Sprühschablonen sowie eine auf die Maßnahme abgestimmte breite Öffentlichkeitsarbeit können solche Kontrollen lediglich unterstützen.

Zudem kann eine Verstärkung der Kontrollen im Zusammenspiel mit den Sprühschablonen und einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit in jedem Fall nur eine Sofort-Maßnahme sein, um kurzfristig auf die Situation zu reagieren. Da es oftmals einen Beweggrund gibt, mit dem Fahrrad entgegen der Fahrtrichtung einen Radweg zu befahren - wie z. B. die Ersparnis eines erheblichen Umweges - muss dieser Grund, also z. B. die Infrastruktur, als solcher dennoch angegangen werden.

Die konkrete Ausgestaltung der Sprühschablonen variiert im Land. Es ist festzustellen, dass darauf geachtet werden muss, wie diese konkret ausgestaltet werden. Eine - z. B. im Zusammenhang mit einer Art „Sinnbild“ für Geisterfahrer - aufgebrachte klare Aufforderungen wie der Schriftzug „Seite wechseln!“, kann zu erheblichen Verkehrssicherheitsgefahren mit

fatalen Unfallfolgen führen, wenn die Radfahrenden dadurch veranlasst werden, an dieser Stelle - ohne sichere Quermöglichkeit - die Fahrbahn zu queren. Dementsprechend muss bei der Ausgestaltung der Sprühschablonen u. a. darauf geachtet werden, welche Schriftzüge angebracht werden. Unproblematisch erscheinen Schriftzüge wie z. B. „Geisterradler gefährden!“, die keine direkte Aufforderung enthalten.

8. Verkehrsrechtliche Anordnungen aufgrund von Veranstaltungen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen berichtet, dass eine Kommune eine Veranstaltung an einer Örtlichkeit abseits einer Straße in der Baulast des Landesbetriebs durchführen möchte, die verkehrliche Auswirkungen auf diese Straße bewirkt. Die Kommune plant die Durchführung der Veranstaltung außerhalb der regulären und üblichen Arbeitszeiten des Landesbetriebs.

Hierzu stellt das MUNV fest, dass dem Landesbetrieb die Wahrnehmung seiner Aufgaben nur im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit und Dienstbereitschaft obliegt. Er kann straßenverkehrsrechtliche Anordnungen für planbare Maßnahmen nicht zuletzt aufgrund seiner Personalausstattung nur innerhalb seiner Dienstzeiten umsetzen. Dieser Aspekt ist bei der Anordnung von Maßnahmen zur Durchführung von Veranstaltungen nach § 29 Absatz 2 StVO zu beachten. Anderenfalls können Veranstaltungen nicht genehmigt werden, da eine maßgebliche Voraussetzung zu deren Durchführung fehlt, wenn der Landesbetrieb der Verpflichtung zur Anbringung und Unterhaltung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gemäß § 45 Absatz 5 Satz 1 StVO aus obigem Grund nicht nachkommen kann.

Sollte eine Kommune eine Veranstaltung außerhalb der regulären Dienstzeiten des Landesbetriebs durchführen wollen, so steht es ihr nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb frei, die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, die dafür notwendig sind, in eigener Regie aufzustellen und für den Zeitraum der Veranstaltung zu unterhalten. In aller Regel bestehen hinreichend große zeitliche Vorläufe, um die entsprechenden Schritte einzuleiten und ggf. Fachfirmen der Verkehrssicherung zu beauftragen. Mit dieser für Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum bewährten Verwaltungspraxis ist nach Ansicht des MUNV sichergestellt, dass Veranstaltungen auch abends oder am Wochenende rechtssicher genehmigt und durchgeführt werden können.

Sofern sich eine abseits einer öffentlichen Straße gelegene Veranstaltung verkehrlich in vergleichbarer Weise auf die betreffende Straße auswirkt wie eine Veranstaltung im Straßenraum gemäß § 29 Absatz 2 StVO und deshalb Eingriffe in den Verkehr erforderlich sind, wie z. B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, ist die oben dargestellte Vorgehensweise für Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum entsprechend anzuwenden.

9. Richtungstafeln in Kurven (Zeichen 625-10 und 625-20) und Schilderpfosten aus Kunststoff

Die Bezirksregierung Detmold erkundigt sich, ob die Zeichen 625-10 und 625-20 („aufgelöste Richtungstafeln“) sowie die dazugehörigen Schilderpfosten auch in Kunststoff-Ausführung zulässig sind und in Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden dürfen. Sie verweist hierzu auf das im Jahr 2021 veröffentlichte „Merkblatt zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur für Motorradfahrende“ (MVMot) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), in dem unter Kapitel 5.1.1 (Leitpfosten und Richtungstafeln aufstellen) ausgeführt wird, dass nachgiebige Richtungstafeln und Aufstellvorrichtungen, z. B. aus Kunststoff, zum Einsatz kommen sollen, um die Verletzungsgefahr insbesondere für Motorradfahrende zu minimieren.

Nach Angaben des MUNV wurde dieses Thema bereits im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 21./22.01.2015 unter TOP 0.3.7 behandelt. Dabei hat das für Verkehr zuständige Bundesministerium (damals BMVI) den Ländern mitgeteilt, dass aus Sicht des Bundes keine Bedenken gegen eine Ausführung von aufgelösten Richtungstafeln und Schilderpfosten aus Kunststoff bestehen, soweit eine Kombination von Leitpfosten und Richtungstafeln angesichts der unterschiedlichen Einsatzzwecke der Zeichen 620 und 625 unterbleibe.

Da demnach bereits eine Genehmigung durch den Bund vorliegt, stellt das MUNV klar, dass die Zeichen 625-10 und 625-20 inklusive Schilderpfosten auch in Kunststoff-Ausführung eingesetzt werden können.