



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 20./21. Mai 2025 in Bad Sassendorf - VIB I/2025

VII A 4 - 58.91.02

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.11.2024 - VIB II/2024	4
2. Allgemeine Informationen zu den Novellen von StVO und VwV-StVO	5
3. Definition „Spielplatz“ gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO und VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13	6
4. Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo 30-Strecken mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen	8
5. Zeichen 295 als innere Fahrbahnbegrenzung auf Kreisverkehrsplätzen	15
6. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr	16
7. Beschilderung der Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Kfz-Verkehr	19
8. Teildigitale Schulung der Unfallkommissionsmitglieder	21
9. Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU), Teil „Unfallauffällige Bereiche“	22

10. Mobile Werbung auf Autobahn-Überführungsbauwerken	23
11. Fahrzeugbeschriftung im Zusammenhang mit dem Handwerkerparkausweis	24
12. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung	25

Niederschriften der Verkehrsingenieur-Besprechungen (VIB)

besitzen Erlasscharakter

und sind von den Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden zu beachten.

1. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.11.2024 - VIB II/2024

Die Niederschrift wird ohne Änderungen genehmigt.

2. Allgemeine Informationen zu den Novellen von StVO und VwV-StVO

Nachdem die Novelle der StVO (Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 2. Oktober 2024, BGBl. 2024 Teil I Nr. 299) am 11.10.2024 in Kraft getreten ist, erlangte die darauf aufbauende Änderung der VwV-StVO (Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 3. April 2025, BAnz AT 09.04.2025 B2) Rechtskraft am 10.04.2025.

Im Hinblick auf die beiden Novellen von StVO und VwV-StVO hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eine kurze Zusammenfassung der maßgeblichen Änderungen erstellt („Kurzübersicht“), die dieser Niederschrift zur Information beigelegt ist (Anlage).

3. Definition „Spielplatz“ gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO und VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO ist die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) im unmittelbaren Bereich von u. a. Spielplätzen von der Vorschrift des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO ausgenommen, weswegen der Nachweis einer „besonderen“ bzw. „qualifizierten“ Gefahrenlage nicht erbracht werden muss.

Unter VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13 wird konkretisiert, dass die Geschwindigkeit im Bereich von u. a. Spielplätzen in der Regel auf 30 km/h zu beschränken ist, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr aller Verkehrsarten mit seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen an einem häufig genutzten Zugang zur Einrichtung, erhöhter Parkraum-suchverkehr, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306).

Konkrete Vorgaben zum Rechtsbegriff „Spielplatz“ oder zu diesbezüglichen Anordnungsde-tails enthalten weder StVO noch VwV-StVO. Rechtliche Vorgaben für Spielplätze in Nord-rhein-Westfalen sind u. a. enthalten im RdErl d. Innenministers v. 31.7.1974 - V C 2 - 901.11- „Hinweise für die Planung von Spielplätzen“ in der Fassung vom 01.01.2003 sowie in der Ver-waltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW). Zudem können Regelungen zu Spielplätzen in gemeindlichen Satzungen getroffen werden (§ 89 Absatz 1 Nr. 3 BauO NRW). Diese bestehenden Vorgaben können als Anhaltspunkte für das Begriffsverständnis im Rahmen der Anwendung der StVO herangezogen werden.

Um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden in diesem Zusammenhang die nötige Handlungs-sicherheit zu verschaffen, hebt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr in Ab-stimmung mit dem Teilnehmerkreis der VIB daher insbesondere folgende Aspekte hervor:

- Bei Spielplätzen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO und VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13 handelt es sich um Flächen, die vorzugsweise von Kindern benutzt werden sollen und die maßgeblich auf den kindlichen Erlebnis- und Betätigungsdrang ausgerichtet und als solche in ihrer Gestaltung erkennbar sind. In ihrer Funktion können Spielplätze beispielsweise für Sand-, Rasen-, Wasser-, Bau-, Ball-, Bewegungs-, Lauf- oder Kletterspiele angelegt werden. Spielplätze verfügen gewöhnlicherweise über Spielgeräte und/oder über Flächen für Bewegungs- oder Ballspiele.
- Umfasst sind öffentliche und private Spielplätze, sofern diese in tatsächlicher Hinsicht für jedermann öffentlich zugänglich sind (tatsächlich-öffentlicher Zugang).
- Sofern ein zeitlich unbegrenzter Zugang zum Spielplatz besteht, sollte Tempo 30 (Zeichen 274-30) auf die Tageszeit (max. 6 - 22 Uhr) beschränkt werden, da sich Kinder außerhalb dieser Zeiten in der Regel nicht auf Spielplätzen aufhalten. Andernfalls ist VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13 Satz 7 zu beachten und die Anordnung auf die Öffnungszeiten des Spielplatzes zu beschränken.
- Um die Akzeptanz für die Geschwindigkeitsbeschränkung bei den Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, wird ergänzend zum Verkehrszeichen 274-30 die Anordnung des Zusatzzeichens 1012-56 (Spielplatz) empfohlen.

4. Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo 30-Strecken mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen

An das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde die Frage herangetragen, ob und inwiefern streckenbezogenes Tempo 30 (Zeichen 274-30) mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen zusammengefasst bzw. angeglichen werden kann, wenn ein Lückenschluss nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 zweiter Halbsatz StVO vorgenommen wird. Hierzu wird Folgendes festgehalten:

Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 zweiter Halbsatz StVO können kurze streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken erleichtert angeordnet werden, weil sie von den Maßgaben des § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO befreit sind und eine „besondere“ bzw. „qualifizierte“ Gefahrenlage daher nicht nachgewiesen werden muss.

Die VwV-StVO konkretisiert diese Vorschrift wie folgt: „Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (bis zu 500 Meter), so kommt zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht. Dieses fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern trägt auch zur Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung bei“ (VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 14). Insofern dienen Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo 30-Strecken der Verstetigung des Verkehrsflusses. Durch den Wortlaut der o. g. Vorschrift „...zwischen zwei Tempo 30-Strecken...“ wird verdeutlicht, dass die Anordnung nur in der Lücke erfolgen soll.

Üblicherweise erfolgt die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (Zeichen 274-30) jedoch nicht zur Verstetigung des Verkehrsflusses, sondern aus Gründen der Gefahrenabwehr, wie z. B. beim Schutz vor Verkehrslärm oder im Nahbereich von sozialen Einrichtungen. Solche Geschwindigkeitsbeschränkungen können nur dann rechtsicher angeordnet werden, wenn eine qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO vorliegt, die durch die Anordnung abgewehrt werden kann.

Im Fall des Lärmschutzes wird die qualifizierte Gefahr durch eine Lärmberechnung nachgewiesen, bei den unter § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 6 StVO aufgeführten Einrichtungen wird sie dagegen von vornherein vorausgesetzt.

Oftmals besteht die qualifizierte Gefahrenlage nur tageszeitlich begrenzt, wie beispielsweise beim Schutz vor Verkehrslärm, im Nahbereich von Einrichtungen wie an Spielplätzen, Kindergärten, Schulen oder an hochfrequentierten Schulwegen. Aus diesem Grund führen die Lärmschutz-Richtlinien-StV unter Nr. 2.4 aus, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf die Zeit zu beschränken sind (Tag oder Nacht), für die Überschreitungen des Beurteilungspegels nach Nummer 2.2 errechnet worden sind. Unter VwV-StVO zu Zeichen 274 Rn. 13 Satz 7 und 13a Satz 6 ist geregelt, dass die Anordnungen, soweit Öffnungszeiten von Einrichtungen (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken sind. Daher kann streckenbezogenes Tempo 30 weit abseits der durch Lärmuntersuchungen berechneten Schutzzeiten oder der jeweiligen Öffnungs- und Nutzungszeiten von Einrichtungen nicht rechtssicher angeordnet werden. Es stünde zudem zu befürchten, dass Tempolimits auf 30 km/h, die deutlich jenseits der Öffnungs- und Nutzungszeiten von sozialen Einrichtungen gelten, von Verkehrsteilnehmenden weniger akzeptiert werden würden als solche, die auf nachvollziehbare Uhrzeiten beschränkt sind. Erfahrungsgemäß kommt es bei entsprechenden Akzeptanzdefiziten häufiger zu Geschwindigkeitsüberschreitungen.

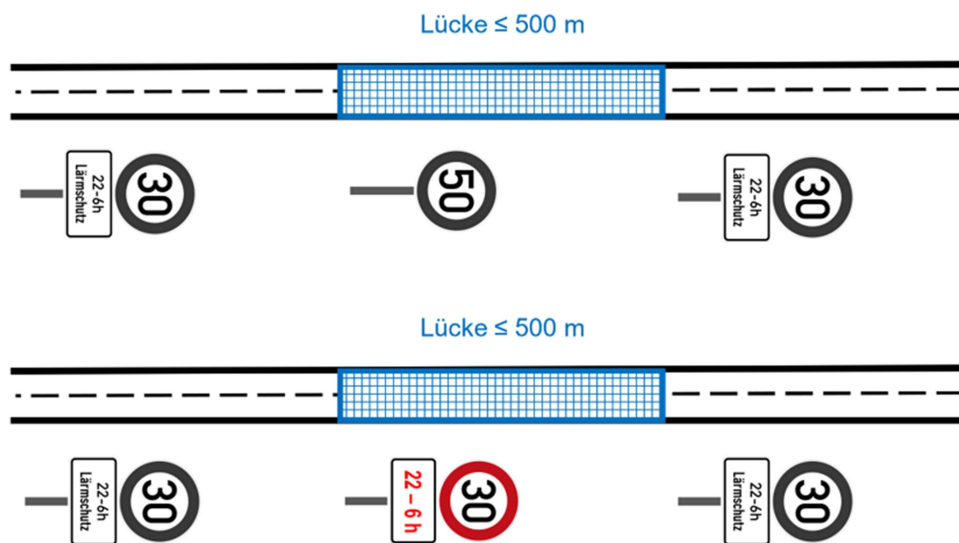
Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo 30-Strecken nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 StVO stehen aufgrund ihrer maßgeblichen Funktion (Verstetigung des Verkehrsflusses) in enger Korrelation mit den jeweils angrenzenden Geschwindigkeitsbeschränkungen. Da weder StVO noch VwV-StVO konkrete Angaben zum Gültigkeitszeitraum der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Lücke enthalten, können Lückenschlüsse ohne Weiteres an die benachbarten zeitlichen Beschränkungen angeglichen werden.

Aus den zuvor dargelegten Gründen bittet das Ministerium die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden, bei Lückenschlüssen nach § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 zweiter Halbsatz StVO wie folgt zu verfahren:

1) Angleichung über alle drei Abschnitte bei angrenzenden Tempolimits mit identischen zeitlichen Beschränkungen

Sofern zwischen zwei Tempo 30-Strecken mit identischen zeitlichen Beschränkungen eine maximal 500 m lange Lücke besteht, sollte in der Lücke streckenbezogenes Tempo 30 mit derselben zeitlichen Beschränkung angeordnet werden. Auf diese Weise können alle drei Abschnitte weitreichend zusammengefasst werden.

Beispiel 1: Eine Lücke besteht zwischen zwei Tempo 30-Strecken mit denselben zeitlichen Beschränkungen aus Lärmschutzgründen zwischen 22 und 6 Uhr. Hier sollten alle drei Abschnitte aus Verstetigungsgründen zusammengefasst werden, indem auch in der Lücke Tempo 30 mit einer zeitlichen Beschränkung von 22 bis 6 Uhr angeordnet wird. Dabei sollte in der Lücke auf die Nennung der Anordnungsgrundlagen der angrenzenden Abschnitte (hier: Lärmschutz) verzichtet werden.

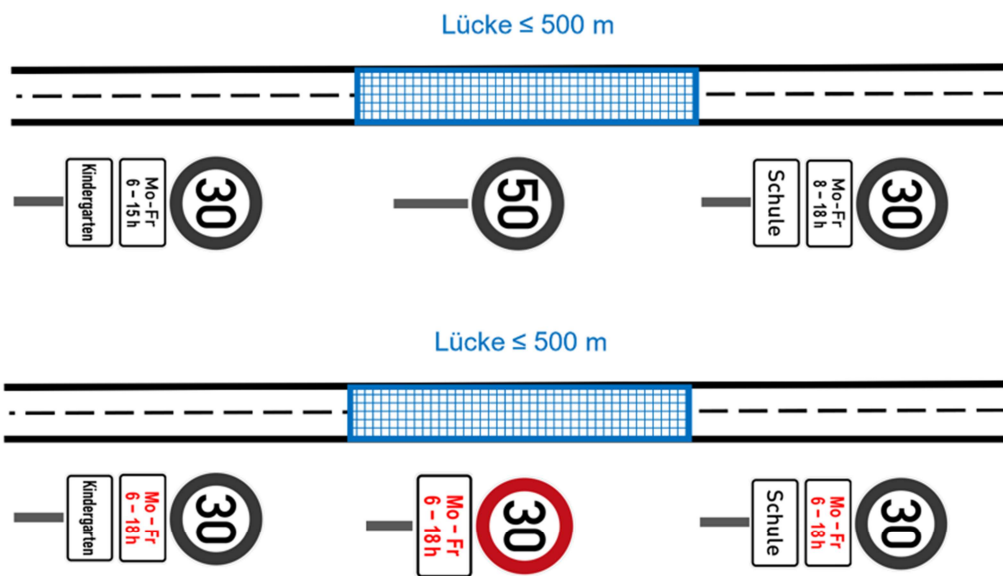


Beispiel 1

2) Angleichung über alle drei Abschnitte bei angrenzenden Tempolimits mit annähernd gleichen Anfangs- und Endzeiten der zeitlichen Beschränkungen

Wenn zwischen zwei Tempo 30-Strecken mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen eine maximal 500 m lange Lücke liegt, kann eine weitreichende Angleichung über alle drei Abschnitte nur dann erfolgen, wenn die Anfangs- und Endzeiten der beiden zeitlichen Beschränkungen annähernd gleich sind.

Beispiel 2: Wenn eine Tempo 30-Strecke an einem Kindergarten mit zeitlicher Beschränkung von montags bis freitags, 6 bis 15 Uhr vorliegt und nach einer Lücke von weniger als 500 m ein weiteres Tempolimit auf 30 km/h im Nahbereich einer Schule mit einer zeitlichen Beschränkung von montags bis freitags, 8 bis 18 Uhr, kann eine Angleichung über alle drei Abschnitte mit zusammengefasstem Tempo 30 von montags bis freitags, 6 und 18 Uhr, vorgenommen werden. Es ist zu erwarten, dass solche moderaten Angleichungen für Verkehrsteilnehmende nachvollziehbar sind daher auch hinreichend akzeptiert und befolgt werden.

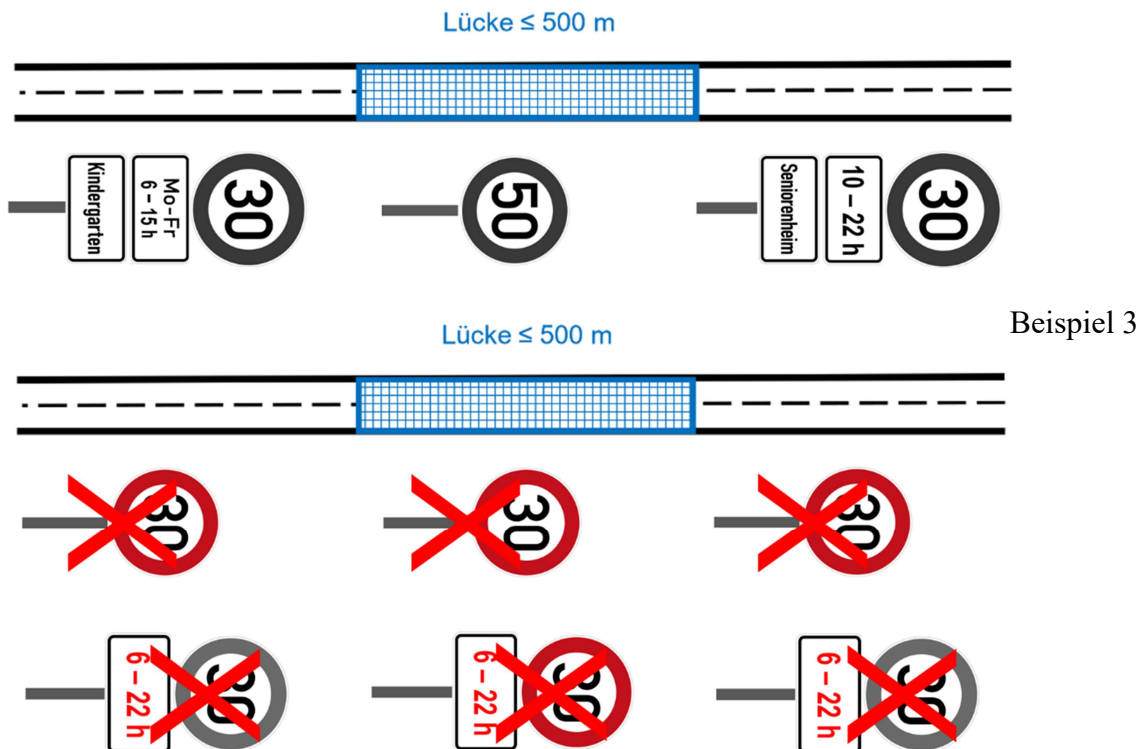


Beispiel 2

Dagegen kann eine umfassende Angleichung über alle drei Abschnitte nicht erfolgen, wenn sich die Anfangs- und Endzeiten der beiden an die Lücke grenzenden zeitlichen Beschränkungen nicht annähernd gleichen.

Beispiel 3: Eine Lücke besteht zwischen Tempo 30 an einem Kindergarten mit zeitlicher Beschränkung von montags bis freitags, 6 bis 15 Uhr und einem Tempolimit an einem Seniorenheim, welches zwischen 10 und 22 Uhr gilt. Eine weitreichende Zusammenfassung aller drei Abschnitte zu Tempo 30, das uneingeschränkt gilt oder zwischen 6 und 22 Uhr, wäre nicht rechtssicher, weil die Anfangs- und Endzeiten der beiden an die Lücke grenzenden zeitlichen Beschränkungen nicht annähernd gleich sind. Für eine etwaige Zusammenfassung müssten sie weit über die Zeiten hinaus geändert werden, in der die entsprechenden qualifizierten Gefahrenlagen bestehen. Zudem wäre zu erwarten, dass Tempo 30 weit abseits der Öffnungs- und Nutzungszeiten des Kindergartens (abends bis 22 Uhr) von den Verkehrsteilnehmenden nicht hinreichend akzeptiert und befolgt würde. Wie in diesem konkreten Fall

dennoch eine gewisse Verstetigung des Verkehrsflusses erzielt werden kann, zeigt Beispiel 5.

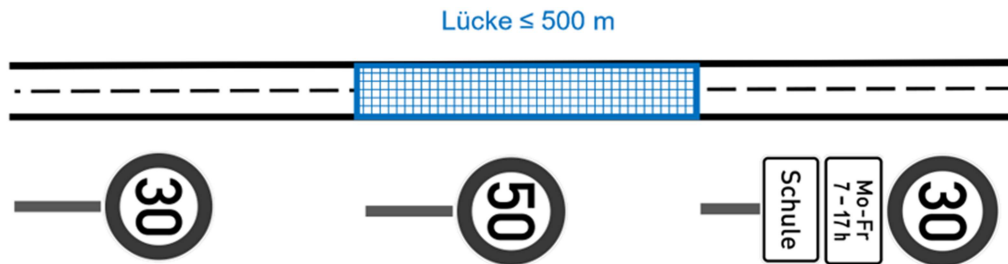


3) Angeleichung über zwei Abschnitte bei angrenzenden Tempolimits mit unterschiedlichen zeitlichen Beschränkungen

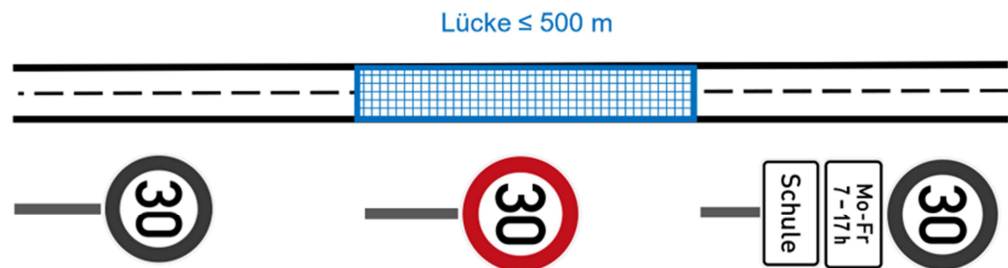
Liegen zwei Tempo 30-Strecken nicht mehr als 500 m voneinander entfernt und ist ein zusammenfassender Lückenschluss über alle drei Abschnitte nach Nr. 1) oder Nr. 2) angesichts nicht annähernd gleicher Beschränkungszeiten ausgeschlossen, sollten zur Verstetigung des Verkehrsflusses durch Anordnung innerhalb der Lücke zumindest zwei Abschnitte zusammengefasst bzw. angeglichen werden; die an die Lücke grenzenden Anordnungen bleiben davon unberührt. In solchen Fällen sollte die zeitlich weitreichendere Beschränkung in die Lücke übertragen werden, um eine möglichst lang andauernde Verstetigung des Verkehrsflusses zu erreichen.

Beispiel 4: Besteht eine Lücke zwischen einer zeitlich unbeschränkten Tempo 30-Anordnung und einer auf die Öffnungszeiten einer Schule von montags bis freitags, 7 bis 17 Uhr beschränkten Tempo 30-Strecke, so sollte die Lücke mit einem zeitlich unbeschränkten

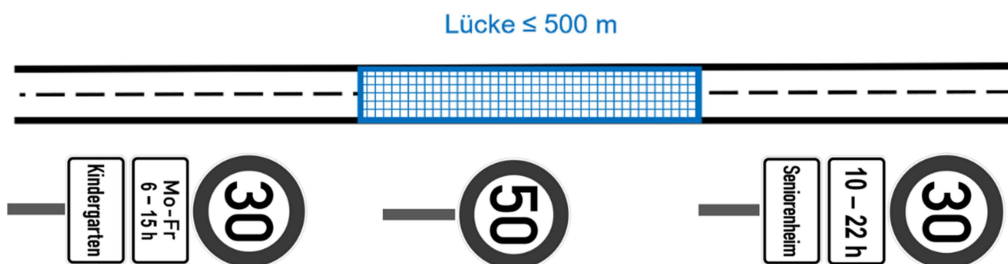
Tempolimit auf 30 km/h geschlossen werden, so dass zwei Abschnitte mit derselben zeitlichen Beschränkung entstehen.



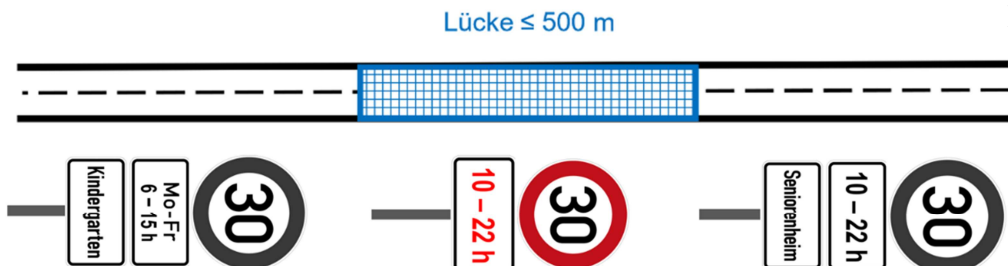
Beispiel 4



Beispiel 5: Eine maximal 500 m lange Lücke besteht zwischen Tempo 30 an einem Kindergarten mit zeitlicher Beschränkung von montags bis freitags, 6 bis 15 Uhr und einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an einem Seniorenheim, welches an allen Tagen zwischen 10 und 22 Uhr gilt. In der Lücke sollte Tempo 30 angeordnet werden mit einer zeitlichen Beschränkung von 10 bis 22 Uhr.



Beispiel 5



Wenngleich es sich bei einem Lückenschluss gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 4 zweiter Halbsatz StVO um eine Anordnungsoption handelt, die nicht zwingend umgesetzt werden muss, so bittet das Ministerium die örtlichen Straßenverkehrsbehörden, von den oben aufgeführten Möglichkeiten des Lückenschlusses im Hinblick auf eine Verstetigung des Verkehrsflusses Gebrauch zu machen, wo immer dies möglich ist.

5. Zeichen 295 als innere Fahrbahnbegrenzung auf Kreisverkehrsplätzen

In den Unfallkommissionen werden regelmäßig Kreisverkehre als Unfallhäufungsstellen gemeldet. Dabei ist aufgefallen, dass die Markierung (Zeichen 295) zwischen Innenring und Kreisfahrbahn bzw. zwischen Kreisinsel und Kreisfahrbahn (bei Minikreisverkehren) häufig fehlt.

Ursächlich für das Fehlen der Markierung ist oftmals, dass die Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO zu Zeichen 215 (Kreisverkehr), aber auch Kommentierungen zur StVO, fehlinterpretiert werden, wonach die Fahrbahnabgrenzung durch Markierung oder aber auch baulich erfolgen könnte. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO ist jedoch – auch bei einer baulich vorhandenen Mittelinsel – immer eine innere Fahrbahnbegrenzung mit Zeichen 295 in Form eines Breitstrichs zu markieren.

Die in Nordrhein-Westfalen fehlenden inneren Fahrbahnbegrenzungen in Kreisverkehrsplätzen sind unter der Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger nachträglich zu markieren.

6. Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr

An das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) wurde die Frage herangetragen, ob und wie die Niederschrift zu TOP 5 der VIB I/2023 „Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr“ mit dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums des Innern (IM) und des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung (MHKBD) „Zugänge und Zufahrten für die Feuerwehr auf den Grundstücken“ (Az. 53.06.04.03-000105) vom 15.11.2024 vereinbar ist.

Das MHKBD und das MUNV stimmen darin überein, dass für die Beurteilung, ob eine öffentliche Verkehrsfläche für die Herstellung des zweiten Rettungsweges über Rettungsgerät der Feuerwehr geeignet ist, die örtliche Situation zum Zeitpunkt der Baugenehmigung maßgeblich ist.

Diese Regelung findet sich daher im letzten Absatz des Erlasses vom 30.12.2021, auf den im o. g., neuen Erlass verwiesen wird. Demnach muss die vorgesehene Fläche bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Baugenehmigung für die Anleiterung geeignet sein. Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt, wenn dort bereits Parkplätze oder Grünflächen bestehen, die eine Anleiterung des geplanten Gebäudes verhindern würden. In diesem Fall kann die Feuerwehraufstellfläche auch nicht im öffentlichen Raum festgelegt werden. Bereits bestehende Parkplätze müssen nicht beseitigt werden.

Wenn eine Drehleiter das (geplante) Gebäude von der Straße aus erreichen würde, ggf. auch bei zulässigem Parken von Fahrzeugen auf der Fahrbahn, kann die öffentliche Verkehrsfläche als Feuerwehraufstellfläche geeignet sein.

Es besteht somit kein Anspruch auf Änderung der örtlichen Situation, beispielsweise durch die Anordnung von Haltverboten.

Bei der Prüfung, ob eine öffentliche Verkehrsfläche als Aufstell- und Bewegungsfläche für die Feuerwehr geeignet ist, sind nach Auffassung des MUNV drei Ergebnisse möglich:

1) Die Fläche ist geeignet

Wie bereits zuvor ausgeführt, kann eine öffentliche Verkehrsfläche als Feuerwehraufstellfläche geeignet sein, wenn eine Drehleiter das (geplante) Gebäude von der Straße aus (ggf. auch bei zulässigem Parken von Fahrzeugen auf der Fahrbahn) erreichen würde.

2) Die Fläche ist ungeeignet

Eine öffentliche Verkehrsfläche ist ungeeignet, wenn auf ihr bereits Parkplätze oder Grünflächen bestehen, die eine Anleiterung an das geplante Gebäude verhindern würden. In diesem Fall kann die Feuerwehraufstellfläche nicht ohne Weiteres im öffentlichen Verkehrsraum festgelegt werden. Bereits bestehende Park-/Grünflächen müssen nicht beseitigt werden.

Nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 5 StVO ist es möglich, ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283) anzuordnen, wenn dies zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlich ist und z. B. parkende Fahrzeuge das Löschen eines anliegenden Hauses verhindern würden. Dieser Paragraph dürfte jedoch nicht einschlägig sein, solange es auf dem Privatgrundstück geeignete Flächen gibt, welche die Feuerwehr nutzen könnte (siehe dazu beispielsweise VG Minden, Urteil vom 28.01.2022 - 1 K 4844/18).

Wenn demnach keine Grundlage für die Anordnung eines absoluten Haltverbots gemäß § 45 StVO besteht, dann bestünde nur die Möglichkeit, aus dem privaten Interesse ein solches Verbot anzuordnen. Damit würde dann tatsächlich diese Fläche über den Allgemeingebrauch hinaus genutzt, sodass hier eine Sondernutzung gem. § 18 StrWG NRW vorliegen würde. Wenn diese Sondernutzung (inkl. etwaiger anfallender Sondernutzungsgebühren) von der Straßenbaubehörde erteilt wird, könnte die Straßenverkehrsbehörde mit Blick auf die Sicherung dieser Sondernutzung ein entsprechendes Haltverbot gem. § 45 StVO anordnen.

3) Die Fläche ist geeignet, wird aber ordnungswidrig zum Halten und Parken benutzt

Problematisch ist, dass bei hohem Parkdruck die Freihaltung einer öffentlichen Verkehrsfläche für die Feuerwehr allein durch Verkehrszeichen nicht ausreichend sein dürfte. Allerdings

ist der dem Absatz des Erlasses des MHKBD von 2024 zugrundeliegende Gedanke nachvollziehbar, dass das ordnungswidrige Verhalten von Dritten nicht als Begründung für das Versagen einer Baugenehmigung o. ä. gelten kann.

Im Zweifelsfall behindern jedoch die ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge im Brandfall den effektiven Brandschutz durch die Feuerwehr. Dies können und werden die zuständigen Behörden nicht wissentlich in Kauf nehmen. Es kommt somit auf eine besonders gute Zusammenarbeit der zuständigen Bau-, Ordnungs- und Straßenverkehrsbehörden sowie der Feuerwehr an. Gemeinsam können diese entscheiden, ob die erforderliche Aufstellfläche an anderer, geeigneter Stelle errichtet werden kann oder welche ordnungs- oder straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den effektiven Brandschutz durch die Feuerwehr sicherstellen können.

Wenn für eine öffentliche Verkehrsfläche aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ein absolutes Haltverbot gemäß § 45 StVO angeordnet wurde, besteht grundsätzlich ein öffentliches Interesse an der Freihaltung ebendieser. Somit handelt es sich nicht um eine Sondernutzung, wenn diese Fläche dann noch durch verkehrliche Einrichtungen abgesperrt wird.

Eine Nutzung der freizuhaltenden Fläche durch die Feuerwehr im Brandfall liegt ebenfalls im öffentlichen Interesse. Darüber hinaus sind Fahrzeuge des Rettungsdienstes gemäß § 35 Absatz 5a StVO von den Vorschriften der StVO befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden.

Es ist sicherzustellen, dass die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde Kenntnis über die Nutzung einer öffentlichen Verkehrsfläche als Feuerwehraufstellfläche erlangt, damit diese z. B. im Rahmen von Maßnahmen zur Absperrung von Arbeitsstellen gebührend berücksichtigt werden kann.

Daher ist eine Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde durch die Baubehörde im Rahmen der Genehmigungsverfahren – wie bereits im Erlass des MHKBD von 2021 erwähnt – zweckdienlich und anzustreben. Wenn eine öffentliche Verkehrsfläche als Aufstellfläche geeignet ist und als solche genutzt werden soll, muss diese Fläche bei der Entscheidung über Straßeneinrichtungen, Sondernutzungen oder Straßenumbauten berücksichtigt werden; dies kann auch im Rahmen der Beteiligung weiterer Behörden geschehen.

7. Beschilderung der Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Kfz-Verkehr

Mit der Änderung der VwV-StVO, die am 10.04.2025 in Kraft getreten ist, wurden u. a. die Maßgaben für die ausnahmsweise Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für andere Verkehrsarten insofern verschärft, als dass die vormals lediglich beispielhaft aufgeführte Freigabe für Anlieger („z. B. Anliegerverkehr“) nunmehr als Regelfall definiert ist. So ist nun unter VwV-StVO zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Rn. 2 sowie VwV-StVO zu den Zeichen 244.3 und 244.4 Rn. 2 aufgeführt, dass anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen in Fahrradstraßen und Fahrradzonen nur ausnahmsweise - dann in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ - zugelassen werden darf (Zusatzzeichen 1020-30). Zudem wird Durchgangsverkehr ausdrücklich als unzulässig bezeichnet.

Das damalige Ministerium für Verkehr hatte mit Erlass vom 05.11.2018 (Az: III B 3 - 78-39/2) die Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ und „Kfz-Anliegerverkehr frei“ zur gemeinsamen Anordnung mit Zeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) genehmigt. Mit E-Mail vom 01.12.2023 teilte das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ergänzend mit, dass diese beiden Zusatzzeichen auch gemeinsam mit Zeichen 244.3 (Beginn einer Fahrradzone) angeordnet werden können.



Systemskizze Zusatzzeichen
„Kfz-Verkehr frei“



Systemskizze Zusatzzeichen
„Kfz-Anliegerverkehr frei“

Das Ministerium stellt hiermit klar, dass die o. g. Zusatzzeichen auch weiterhin in Kombination mit den Zeichen 244.1 und 244.3 angeordnet werden dürfen, wenn im Ausnahmefall eine Fahrradstraße oder eine Fahrradzone für den Kfz-Verkehr freigegeben werden soll.

Dabei stellt das Zusatzzeichen „Kfz-Anliegerverkehr frei“ angesichts der geänderten Verwaltungsvorschriften nun den Regelfall für eine ausnahmsweise Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen dar.

Wenngleich das Ministerium das Zusatzzeichen „Kfz-Anliegerverkehr frei“ aufgrund der besonderen graphischen Darstellung des Regelungsgehaltes zur Anwendung empfiehlt, so kann jedoch auch das Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei) zur ausnahmsweisen Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für Kfz angeordnet werden. Allerdings kann das Zusatzzeichen 1020-30 erfahrungsgemäß zu Irritationen bei Verkehrsteilnehmenden führen, weil sein Regelungsgehalt im Fall einer Kombination mit den Zeichen 244.1 oder 244.3 missverständlich und weniger begreifbar erscheint.

Darüber hinaus stellt das Ministerium hiermit klar, dass eine Anordnung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen im Zuge von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) nicht erfolgen kann, insbesondere aufgrund der oben beschriebenen Verschärfung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen. Denn ein wesentliches Merkmal von klassifizierten Straßen ist, dass diese den regionalen, überregionalen und weiträumigen Verkehr aufnehmen sollen, also maßgeblich den Kfz-Durchgangsverkehr. Gemäß aktueller VwV-StVO ist Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen und Fahrradzonen jedoch unzulässig. Zudem darf eine ausnahmsweise Freigabe von Fahrradstraßen und Fahrradzonen für den Kfz-Verkehr in der Regel nur noch für den Anliegerverkehr erfolgen. Eine Beschränkung des Gemeingebrauches auf den Anliegerverkehr käme im Fall von klassifizierten Straßen aber nicht in Frage, weil diese Straßen gemäß ihrer straßenrechtlichen Widmung allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen sollen.

8. Teildigitale Schulung der Unfallkommissionsmitglieder

Im Rahmen der Sitzung der Landesunfallkommission am 8. Januar 2025 wurde das Thema „Teildigitale Schulung von Unfallkommissionsmitgliedern“ beraten. Dabei wurde vereinbart, dass sich das Dozententeam der UK-Schulungen das für das Land Baden-Württemberg entwickelte teildigitale Seminar vorstellen lässt und anschließend eine Bewertung abgibt, ob eine Ergänzung der Präsenzseminare mit digitalen Schulungsinhalten möglich und sinnvoll wäre.

Der Leiter des Dozententeams berichtet, dass das Thema auf der Dozententagung im August 2025 besprochen wird. Dabei wird der Kollege aus dem Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg, der maßgeblich für die teildigitale Entwicklung der UK-Schulung dort verantwortlich ist, die Dozententagung NRW besuchen und die Entwicklung vorstellen.

Die Erkenntnisse des Dozententeams können dann im Rahmen der nächsten Sitzung der Landesunfallkommission vorgestellt werden.

**9. Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU),
Teil „Unfallauffällige Bereiche“**

Im Rahmen der Sitzung der Landesunfallkommission am 8. Januar 2025 präsentierte Herr Dr.-Ing. Kollmus von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den Teil „Unfallauffällige Bereiche“ des Maßnahmenkatalogs gegen Unfallhäufungen (MaKaU). Es wurde vereinbart, dass das Dozententeam der Unfallkommissionsschulungen eine Arbeitsgruppe initiiert, welche sich intensiv mit dem vorgestellten Teil des MaKaU befassen, den Funktionsumfang testen und eine Empfehlung zur Einführung in Nordrhein-Westfalen abgeben soll.

Der Leiter des Dozententeams bittet daher alle Bezirksregierungen zu überlegen, wer von dort in der Arbeitsgruppe mitwirken soll und welche Kommunen zu einem späteren Zeitpunkt ggf. als Modellkommunen fungieren könnten.

Da es von einigen nordrhein-westfälischen Kreisen bereits eigene Bestrebungen zur Dokumentation, zum Austausch und zur Wirksamkeitsanalyse im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit gibt, soll auch geprüft werden, welche Lösung praktikabler und akzeptabler für die Kommunen wäre.

10. Mobile Werbung auf Autobahn-Überführungsbauwerken

Im Rahmen der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses StVO/OWi (BLFA-StVO) am 24./25.03.2025 hat die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) von ihren Beobachtungen berichtet, dass oftmals Kraftfahrzeuge oder Anhänger, auf denen großflächige Werbung angebracht ist, dauerhaft auf Überführungsbauwerken über Autobahnen abgestellt werden. Die AdB befürchtet, dass Verkehrsteilnehmende durch solche Werbefahrzeuge vom Verkehrsgeschehen auf den Autobahnen abgelenkt werden und es in der Folge zu verkehrsgefährdenden Situationen kommen könnte.

Zur Abhilfe regt die AdB an, im Zuge der betreffenden Überführungsbauwerke ggf. Haltverbote anzuordnen, damit gegen dauerhaft abgestellte Werbefahrzeuge aus ordnungsrechtlicher Sicht wirksam vorgegangen werden kann.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr möchte die örtlichen Straßenverkehrsbehörden daher für das von der AdB geschilderte Problem sensibilisieren und bittet darum, möglichst jene Überführungsbauwerke zu identifizieren, auf denen Werbefahrzeuge dauerhaft abgestellt werden und zu prüfen, ob zur wirksamen Abhilfe ggf. Haltverbote angeordnet werden können.

In die Betrachtung einbezogen sollten auch Überführungsbauwerke über Kraftfahrstraßen und sonstige Hauptverkehrsstraßen, auf denen häufig Werbefahrzeuge parken und bei denen angesichts der besonderen örtlichen und verkehrlichen Situation im Einzelfall damit gerechnet werden muss, dass es durch die ablenkende Wirkung der Werbung zu verkehrsgefährdenden Situationen kommen kann.

11. Fahrzeugbeschriftung im Zusammenhang mit dem Handwerkerparkausweis

Für den Erhalt des Parkausweises für Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie ambulante soziale Dienste („Handwerkerparkausweis“) müssen die Fahrzeuge mit einer deutlich lesbaren Firmenaufschrift versehen sein. Diese Beschriftung stellt für die Betriebe in der Regel auch eine Werbung dar.

Diese Firmenaufschrift muss eine Mindestgröße von acht Quadratdezimetern (bzw. 800 cm²) pro Fahrzeugseite aufweisen. Sie muss auffällig und gut sichtbar auf mindestens zwei Fahrzeugseiten aufgebracht sein. Der Firmenname ist bei der Gesamtgestaltung der Fahrzeugbeschriftung als Hauptaugenmerk zu gestalten.

Im Ausnahmefall, wenn etwa Privatfahrzeuge für berufliche Zwecke verwendet werden, kann auch eine temporäre Beschriftung (z. B. Magnetfolie) mit der genannten Mindestgröße verwendet werden. Ist die temporäre Beschriftung vom Fahrzeug entfernt, hat die Ausnahmegenehmigung keine Gültigkeit.

Die Fahrzeugbeschriftung kann auf den beiden Längsseiten oder auf dem Fahrzeugheck aufgebracht sein. Bei ausreichendem Platz ist auch eine entsprechende Aufbringung auf der Fahrzeugfrontseite (z.B. Motorhaube) möglich.

Dieser Erlass ersetzt frühere Regelungen zur Fahrzeugbeschriftung im Zusammenhang mit dem Handwerkerparkausweis.

12. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung

Im Oktober 2024 wurde der Runderlass „Lärmaktionsplanung“ des damaligen Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - V-5 - 8820.4.1 - vom 7. Februar 2008 (MBI. NRW. 2008 S. 105) aufgehoben (MBI. NRW. 2024 S. 987).

Mit der Aufhebung des Runderlasses ist auch die darin unter Nr. 9 (Beteiligung anderer Behörden und Träger öffentlicher Belange) enthaltene Vorschrift entfallen, wonach Maßnahmen, die gemäß § 47d Absatz 6 i.V.m. § 47 Absatz 6 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) umzusetzen sind, im Einvernehmen mit den für deren Umsetzung zuständigen Behörden in den Aktionsplan aufzunehmen waren. Insofern muss die planaufstellende Behörde bei der Aufnahme von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote) in einen Lärmaktionsplan das Einvernehmen mit der für die Umsetzung der Maßnahmen zuständigen Straßenverkehrsbehörde nicht mehr herstellen.

Das für den Immissions- bzw. Lärmschutz zuständige Referat im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat den nordrhein-westfälischen Kommunen hinsichtlich der Durchführung von Lärmaktionsplänen inzwischen die „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) in der jeweils aktuellen Fassung empfohlen. Die derzeit aktuelle Fassung datiert vom 19.09.2022.

In den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist die aktuelle Rechtslage dargestellt. Demnach stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Ermächtigungsgrundlage zur Anordnung der darin aufgenommenen Maßnahmen dar. Stattdessen verweist das BImSchG auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen, wie z. B. § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Dies folgt aus dem Verweis in § 47d Absatz 6 BImSchG auf § 47 Absatz 6 Satz 1 BImSchG, wonach die Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen sind.

Daher können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur dann rechtssicher umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind (StVO, VwV-StVO, Lärmschutz-Richtlinien-StV, RLS) und rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Generell dürfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen - wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote - nur auf der Rechtsgrundlage des § 45 StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde unter Anhörung der zuständigen Straßenbaubehörde und der Polizei angeordnet werden. Dies gilt auch für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan enthalten sind.

Bei der Aufnahme von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in einen Lärmaktionsplan ist daher stets die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde zu beteiligen, da ihr Aufgabenbereich durch die Lärmaktionsplanung tangiert wird und sie die Maßnahmen letztlich durch Anordnungen umsetzt.

Der Umfang der durch § 47d Absatz 6 i.V.m. § 47 Absatz 6 Satz 1 BImSchG in Bezug auf die nicht-planungsrechtlichen Maßnahmen vermittelten Bindungswirkung ist im Detail in Literatur und Rechtsprechung nach wie vor umstritten. Dies gilt v.a. für die Konstellation, dass die fachgesetzliche Rechtsgrundlage, auf die eine Umsetzungsmaßnahme gestützt werden muss, der Fachbehörde Ermessen einräumt (so wie § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO). Ob und inwieweit hier die Pflicht der Behörde zur Ermessensausübung in Einzelfällen entfällt, ist höchststrich-lich bislang nicht entschieden und wird in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung unterschiedlich beurteilt (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 18.08.2022, 8 B 661/22, Rn. 32 ff. m.w.N.).

Jedenfalls kann die Lärmaktionsplanung laut OVG NRW den fachrechtlichen Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde nicht ohne Weiteres überlagern. Eine Bindung an die Vorgaben eines Lärmaktionsplans im Rahmen einer nachfolgenden, grundsätzlich in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellten Umsetzungsentscheidung kommt daher nach OVG NRW von vornherein allenfalls dann in Betracht, wenn der Lärmaktionsplan verfahrensordnungsgemäß zustande gekommen ist und zudem hinreichend bestimmte, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügende Festlegungen enthält (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 18.08.2022, 8 B 661/22, Rn. 32 ff.). Voraussetzung hierfür ist insbesondere, dass die im Plan enthaltenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach dem Fachrecht zulässig sind und diese zudem rechtsfehlerfrei in den Plan aufgenommen wurden. Zur rechtsfehlerfreien Aufnahme gehört die Berücksichtigung der Belange der Verkehrsteilnehmer ebenso wie auch die angemessene Berücksichtigung der Interessen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde in der Ermessensausübung während der Planaufstellung.

Dementsprechend sind die Straßenverkehrsbehörden in dem Prozess zu beteiligen. Die Straßenverkehrsbehörden sind ihrerseits gehalten, ihre Expertise im Rahmen ihrer Beteiligung am Planaufstellungsverfahren einzubringen.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ein Lärmaktionsplan, der straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote verpflichtend vorschreiben soll, insoweit keine Bindungswirkung für die Straßenverkehrsbehörde entfalten dürfte, wenn im Rahmen der Planaufstellung keine ordnungsgemäße Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde erfolgte oder die Maßnahmen ohne Beachtung der o. g. straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und deren Voraussetzungen (§ 45 StVO etc.) in den Plan aufgenommen wurden. Klärungsbedürftig kann in diesem Zusammenhang auch die Frage sein, welche Bindungswirkung der Lärmaktionsplan im Einzelfall beabsichtigt. Insoweit wird auf die Möglichkeit hingewiesen, im Lärmaktionsplan nur einen Prüfauftrag hinsichtlich der gewünschten Maßnahme an die Fachbehörde zu erteilen.

In der Praxis dürfte die ordnungsgemäße Ermessensausübung der Fachbehörde regelmäßig zu ähnlichen Ergebnissen führen, wie sie auch im Einvernehmen mit der planaufstellenden Behörde im Rahmen der Planaufstellung zustande kämen. Es ist folglich nicht zu befürchten, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan nach dem Entfall der Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens nun völlig unkontrolliert an den Interessen der Straßenverkehrsbehörden vorbeigehen könnten.

Wenngleich es nach den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung grundsätzlich der planaufstellenden Behörde obliegt, die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde bei der Aufnahme straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in den Plan zu beteiligen, so empfiehlt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr den Straßenverkehrsbehörden, sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung möglichst frühzeitig aktiv in die Planaufstellung einzubringen, um mögliche Abstimmungs- oder Umsetzungsprobleme von vornherein zu vermeiden.

Die Niederschrift zu TOP 17 der VIB I/2012 ist hiermit überholt. Dies gilt auch für den die Lärmaktionsplanung betreffenden Teil der Niederschrift zu TOP 3 der VIB II/2017.