

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Landrätinnen und Landräte sowie (Ober-
) Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
der Kreise und kreisfreien Städte - Stra-
ßenbaubehörden und Straßenverkehrs-
behörden -

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenbaubehörden und Straßenver-
kehrs-behörden -
in Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad
Schwartau, Eckernförde, Elmshorn,
Geesthacht, Glinde, Heide, Henstedt-
Ulzburg, Husum, Itzehoe, Kaltenkirchen,
Norderstedt, Pinneberg, Quickborn,
Reinbek, Rendsburg, Schleswig, Wedel

nachrichtlich:

Ministerium für Inneres, ländliche
Räume,
Integration und Gleichstellung
IV 42
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

Ministerium für Bildung,
Wissenschaft und Kultur
Jensendamm 5
24103 Kiel

Ihr Zeichen: /
Ihre Nachricht vom: /
Mein Zeichen: VII 438 – 7286/2022
Meine Nachricht vom: /

Erik.Kammholz
Erik.Kammholz@wimi.landsh.de
Telefon: 0431 988-4736
Telefax: 0431 988-617-4736

Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Schulwegsicherung ist ein zentraler Bereich der behördlichen Verkehrssicherheitsarbeit. Neben straßenbaulichen Maßnahmen, die im Rahmen der Schulwegsicherung eine grundlegende Bedeutung haben, kann durch den präventiven Einsatz geeigneter straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (Verkehrszeichen und -einrichtungen) wesentlich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen werden. Hierbei sind die nachfolgend festgelegten Regelungen und Rahmenbedingungen zu beachten:

Straßenbauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Die effektivste Maßnahme zur Schulwegsicherung ist eine an den speziellen Sicherheitsbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen ausgerichtete bauliche Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums. Auf diese Weise kann häufig mehr bewirkt werden als durch Verkehrszeichen, die stets eine aktive Mitwirkung anderer Verkehrsteilnehmer erfordern und leider oft nicht die ihnen gebührende Akzeptanz und Beachtung finden.

In § 10 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein ist die Berücksichtigung der Belange von Kindern beim Bau und bei der Unterhaltung von Straßen ausdrücklich normiert.

Grundlage für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Straßen des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ist ein umfangreiches technisches Regelwerk von Richtlinien und Empfehlungen, die inhaltlich laufend aktualisiert werden. Im Rahmen der Schulwegsicherung sind insbesondere zu nennen:

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)
- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)

Zur Schulwegsicherung dienen vor allem der Bau und Ausbau von Geh- und Radwegen sowie bauliche Maßnahmen, durch die eine Verringerung der Fahrbahnbreite, eine Geschwindigkeitsreduzierung, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen oder eine direkte Schutzwirkung erreicht werden kann.

Hierzu zählen in erster Linie Mittelinseln, die dazu führen, dass jeweils nur ein Fahrstreifen überquert werden muss. Solchen Querungshilfen kommt insbesondere vor Schulen mit Primarstufe eine herausragende Bedeutung zu, da vor allem die im Verkehr noch relativ unerfahrenen Schulkinder oft Schwierigkeiten beim Überqueren von Straßen mit Verkehr aus beiden Fahrtrichtungen haben. Bei der Anlage von Mittelinseln ist auf die Freihaltung eines ausreichenden Sichtfeldes zu achten.

Außerdem können Fahrbahnverengungen, Fahrbahnversätze, Aufpflasterungen und Schutz-/Absperrgeländer (insbesondere im Bereich vor bzw. hinter Querungsstellen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Durch Sperrpfosten, Poller, Blumenkübel und Pflanzbeete kann ein sichtbehinderndes Parken (u.a. auf Gehwegen) verhindert werden. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die baulichen Gestaltungselemente nicht selbst zur Quelle von Sichtbehinderungen (z.B. durch eine zu hohe Bepflanzung) werden dürfen.

Die Art, das Ausmaß und die Zulässigkeit straßenbaulicher Maßnahmen sind von den speziellen örtlichen Verhältnissen (zur Verfügung stehender Straßenraum, Klassifizierung bzw. Verkehrsfunktion der Straße, Verkehrsstärke und -zusammensetzung) sowie letztlich auch von den finanziellen Möglichkeiten des jeweiligen Straßenbaulastträgers abhängig.

Hinsichtlich einer möglichen Förderung von kommunalen straßenbaulichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung wird auf die Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für

den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein vom 01. Februar 2021 (Amtsbl. Schl.-H. S. 221) verwiesen. Diese Richtlinie enthält Regelungen über die Rechtsgrundlagen, die Voraussetzungen und den Umfang der Förderung sowie das Antragsverfahren und die Abwicklung der Fördervorhaben.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

Bei der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die einschlägigen Richtlinien zu Spezialbereichen sowie ggf. ergänzende landesrechtliche Erlasse zu berücksichtigen.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen generell nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Dieser Grundsatz gilt für alle straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen.

In verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325 StVO) sind wegen der untergeordneten Bedeutung des Fahrzeugverkehrs und der dort geltenden allgemeinen Verhaltensvorschriften (insbesondere Schrittgeschwindigkeit) generell keine speziellen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zur Schulwegsicherung erforderlich.

Im Übrigen richten sich die Art und das Ausmaß konkreter Maßnahmen nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen.

Zur Schulwegsicherung kommen vor allem folgende Maßnahmen in Betracht:

- **Lichtzeichenanlagen**
 - § 43 Abs. 1 StVO
- **Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)**
 - Zeichen 293 i.V.m. Zeichen 350 StVO
- **Gefahrzeichen**
 - Zeichen 136 StVO (Kinder)
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
 - Zeichen 274 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung)

- **Überholverbote**
 - Zeichen 276 StVO
- **Fahrstreifenbegrenzungen**
 - Zeichen 295 StVO
- **Haltverbote**
 - Zeichen 283 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat (zeitl. Beschränkung)
- **Radwege (einschl. Radfahrstreifen)**
 - Zeichen 237 / 240 / 241 StVO, ggf. i.V.m Zeichen 295 StVO
- **Gehwege mit zugelassenem Radverkehr**
 - Zeichen 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 VzKat
- **Schutzstreifen für den Radverkehr**
 - Zeichen 340 StVO
- **Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen**
 - § 16 Abs. 2 StVO

Im Zusammenhang mit diesen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wird auf folgendes hingewiesen:

1. Lichtzeichenanlagen

Die Einzelheiten der Einrichtung und des Betriebs von Lichtzeichenanlagen nach § 43 Abs. 1 StVO sind in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015) geregelt.

Darüber hinaus enthalten die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) - VkbI. 2001 S. 474 - Angaben darüber, bei welchen Verkehrsstärken (Kraftfahrzeugverkehr und Querungsverkehr) die Einrichtung von Lichtzeichenanlagen vorgesehen werden kann. Aspekte der Schulwegsicherung sind bei den in den R-FGÜ 2001 enthaltenen Richtwerten grundsätzlich bereits berücksichtigt.

Die Einrichtung von Lichtzeichenanlagen kommt in Betracht, wenn

- bauliche Maßnahmen zur schulweggerechten Straßengestaltung (insbesondere Mittelinseln) nicht möglich oder nicht ausreichend sind,
- die in der VwV-StVO sowie den einschlägigen Richtlinien (RiLSA, R-FGÜ) enthaltenen Anordnungsvoraussetzungen erfüllt sind und

- andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht geeignet oder nicht ausreichend sind.

Beim Betrieb von Lichtzeichenanlagen, die u.a. zur Schulwegsicherung dienen, sollte darauf hingewirkt werden, dass die Signalprogramme den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler Rechnung tragen (möglichst kurze Wartezeiten, angemessene Räumzeiten, Möglichkeit der Fahrbahnüberquerung ohne Unterbrechung).

2. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

Im Rahmen der Neufassung der R-FGÜ 2001 wurden die verkehrlichen Einsatzgrenzen für die Anordnung von Fußgängerüberwegen und Lichtzeichenanlagen wesentlich herabgesetzt, um auch den Belangen besonders schutzbedürftiger Personen (u.a. Schulkinder) grundsätzlich Rechnung zu tragen. Vor diesem Hintergrund ist ein Abweichen von den Richtwerten der R-FGÜ 2001 nur unter außergewöhnlichen Umständen möglich (vgl. Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 9. November 2001).

Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen kommt in Betracht, wenn

- bauliche Maßnahmen zur schulweggerechten Straßengestaltung (insbesondere Mittelinseln) nicht möglich oder nicht ausreichend sind,
- die in der VwV-StVO sowie den R-FGÜ enthaltenen Anordnungsvoraussetzungen erfüllt sind,
- die verkehrlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Lichtzeichenanlage (noch) nicht gegeben sind und
- andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht geeignet oder nicht ausreichend sind.

Bei zur Schulwegsicherung vorgesehenen Fußgängerüberwegen ist die Beachtung der Bestimmungen der R-FGÜ von besonderer Bedeutung. Dies gilt vor allem für die Standortbestimmung, die Kombination mit baulichen Maßnahmen (Mittelinseln, Fahrbahnverengungen), die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen sowie die Ausstattung von Fußgängerüberwegen (Abschnitt 3 der R-FGÜ 2001).

Dabei ist zu berücksichtigen, dass vor allem Schülerinnen und Schüler der Primarstufe in der Regel noch nicht über ausreichende Erfahrungen im Straßenverkehr verfügen und deshalb Schwierigkeiten bei der Einschätzung von Entfernungen und Geschwindigkeiten sowie der erforderlichen Verständigung mit den Fahrzeugführern haben. Fußgängerüberwege können deshalb nur dann einen Sicherheitsgewinn bewirken, wenn sie in einer auch auf diese spezielle Zielgruppe ausgerichteten Weise angelegt und ausgestattet sind.

3. Geschwindigkeitsbeschränkungen

Bei der Herabsetzung der grundsätzlich nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften handelt es sich um eine die Straßenbenutzung durch den fließenden Verkehr beschränkende Maßnahme. Derartige Beschränkungen dürfen gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO grundsätzlich nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Gemäß den Regelungen des im Dezember 2016 neu gefassten § 45 Abs. 9 S. 4 StVO gilt diese Maßgabe jedoch u.a. für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (Zeichen 274-30) im unmittelbaren Bereich von an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern nicht mehr. Die bislang bestehende hohe Hürde (z.B. Nachweis einer Unfallhäufungsstelle bzw. eines Unfallschwerpunktes) für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in der Nähe dieser Einrichtungen wurde somit abgesenkt. Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch gemäß Satz 5 und 6 der Ziffer XI (Rn. 13) der VwV-StVO zu Zeichen 274 auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen, wobei die beiden Fahrtrichtungen nicht gleich behandelt werden müssen.

Mit der Regelung des § 45 Abs. 9 S. 4 StVO wird insbesondere dem Umstand Rechnung getragen, dass Kinder altersbedingt nur eingeschränkt dazu in der Lage sind, allgemeine Gefahren des Straßenverkehrs und insbesondere Geschwindigkeiten herannahender

Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Vor allem in den unteren Altersklassen sind vermehrt unachtsame und für andere Verkehrsteilnehmer nicht ohne weiteres vorhersehbare Verhaltensweisen anzutreffen. Ältere Kinder und Jugendliche bewegen sich häufig in der Gruppe und sind somit als Verkehrsteilnehmer oft abgelenkt und zudem einer gewissen Gruppendynamik ausgesetzt. Angesichts der großen Zahl der im Nahbereich von Schulen anzutreffenden Kinder können dort gerade in der Hektik und Betriebsamkeit vor Schulbeginn und nach schulende Situationen entstehen, die stark von den im Normalfall im Straßenverkehr zu erwartenden Verkehrssituationen abweichen und die daher durch das allgemeine Vorsichts- und Rücksichtnahmegebot des § 3 Abs. 2 a StVO nicht ausreichend kompensiert werden können.

Vor diesem Hintergrund ist der Nachweis einer besonderen Gefahrenlage u.a. im Nahbereich von allgemeinbildenden Schulen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nicht (mehr) erforderlich.

Diese Neuregelung zeigt, dass der Verordnungsgeber insbesondere vor Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten im Regelfall besondere Umstände annimmt, die einer verkehrsrechtlichen Regelung (wie einer Geschwindigkeitsbeschränkung) bedürfen. Ein solches Regelungsbedürfnis entfällt angesichts der Zielsetzung, schwächere Verkehrsteilnehmer besonders zu schützen, nur in Ausnahmefällen, in denen entsprechend gefahrgeneigte Verkehrssituationen begründet ausgeschlossen werden können.

Insbesondere dann, wenn der Nahbereich von Schulen noch nicht in angemessener Entfernung auf andere Weise – beispielsweise durch eine Lichtzeichenanlage – gesichert ist, kommt daher auf den betreffenden Straßenabschnitten vielfach eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Betracht.

Auch bei bereits vorhandenen Lichtzeichenanlagen ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht generell ausgeschlossen. Die vorstehend dargestellte und auch vom Verordnungsgeber anerkannte Bewertung der Verkehrssituation beschränkt sich naturgemäß nicht punktuell auf vor Schulen gelegene Querungsstellen, sondern sie bezieht sich grundsätzlich auf die gesamte nähere Umgebung von Schulen. Daher kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h auch dann in Betracht, wenn sich in der Nähe einer Schule bereits eine mit einer Lichtzeichenanlage gesicherte

Straßenquerung befindet und wenn dies unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen im Einzelfall unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vertretbar ist. Die Gebotenheit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im gesamten Nahbereich einer Schule ist insoweit unabhängig von der Frage der unter Umständen darüber hinaus zusätzlich bestehenden Erforderlichkeit der Sicherung einer punktuellen Querungsstelle (z.B. durch eine Lichtzeichenanlage) zu beurteilen.

Nicht durch § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO umfasst sind hingegen über den „unmittelbaren Bereich“ (höchstens 300 m Länge) einer Schule hinausgehende Schulwege, so dass dort für verkehrsbeschränkende Anordnungen (auch weiterhin) der Nachweis einer besonderen Gefahrenlage i.S.v. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO erforderlich ist.

Weitere Regelungen z.B. mit Blick auf die nähere Eingrenzung des „unmittelbaren Bereiches“ der in § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO genannten Einrichtungen, mögliche zeitliche Beschränkungen der Anordnungen und weitere bei der Ausgestaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu beachtende Aspekte ergeben sich aus der VwV zu § 45 StVO und insbesondere aus der VwV StVO XI Rn. 13 zu Zeichen 274.

4. Tempo 30-Zonen

Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1 StVO) richtet sich maßgeblich nach § 45 Abs. 1 c StVO und den dazu ergangenen Regelungen der VwV-StVO. Sofern die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen, können auch Straßen im Nahbereich von Schulen in Tempo 30-Zonen einbezogen werden.

Nach § 45 Abs. 1 c S. 3 StVO darf eine Tempo-30-Zonen-Anordnung u.a. nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen umfassen. Mit dieser Regelung hat der Verordnungsgeber zum Ausdruck gebracht, dass sich zwischen der Ausweisung einer Tempo-30-Zone einerseits und der Platzierung von Lichtzeichen an Kreuzungen und Einmündungen in diesem Bereich andererseits ein Wertungswiderspruch ergeben würde, den es schon im Interesse der Eindämmung der Zahl der verkehrsregelnden Anordnungen zu vermeiden gibt.

Dem Wortlaut nach zielt die Vorschrift dabei allerdings nur auf Lichtzeichen an Kreuzungen und Einmündungen ab. Lichtzeichen an anderen Stellen innerhalb der Tempo-30-

Zone, insbesondere in Gestalt von Querungshilfen für Fußgänger, können nach dem Wortlaut der Vorschrift hingegen vertretbar sein. Für eine ermessenfehlerfreie Entscheidung kommt es entscheidend auf die konkrete Einzelfallbetrachtung unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes an.

5. Gefahrzeichen und ergänzende Zusatzzeichen

Im Nahbereich von Schulen sollte grundsätzlich das Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder) aufgestellt werden, da die Existenz einer Schule für die Verkehrsteilnehmer aus der Örtlichkeit selbst oft nicht erkennbar ist und somit auch aufmerksame Verkehrsteilnehmer die in den vorstehenden Abschnitten dargestellten besonderen Gefahren und Verkehrssituationen häufig nicht oder nicht rechtzeitig erkennen können und auch nicht damit rechnen müssen.

Ungeachtet der Bestrebungen zum Abbau des Schilderwaldes im Straßenverkehr ist auch die Möglichkeit der Kombination eines Gefahrzeichens mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ausgeschlossen. Voraussetzung hierfür ist, dass ein zusätzlicher Hinweis auf die Art der bestehenden Gefahr für ein daran orientiertes Fahrverhalten unerlässlich ist. Diese Voraussetzung ist im Rahmen der Schulwegsicherung grundsätzlich als erfüllt anzusehen.

Allerdings ist bei der Kombination von mehreren Verkehrszeichen auf einem Pfosten notwendigerweise zu berücksichtigen, dass gem. der Ziffer III Nr. 11 a) (Rn. 35) der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 höchstens drei Verkehrszeichen am gleichen Pfosten oder sonst unmittelbar über- oder nebeneinander angebracht sein dürfen. Jedes weitere Verkehrszeichen widerspricht dem Sichtbarkeitsprinzip, nach dem es einem durchschnittlichen Kraftfahrzeugführer bei Einhaltung der verkehrserforderlichen Sorgfalt möglich sein muss, das Verkehrszeichen mit einem „raschen und beiläufigen Blick“ zu erfassen. Ein Verstoß gegen das Sichtbarkeitsprinzip führt zur Rechtswidrigkeit aller auf diesem Schild getroffenen Anordnungen. Es ist dabei unerheblich, um welche Art von Verkehrszeichen es sich handelt. Auch Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen (§ 39 Absatz 3 Satz 1 StVO) und deshalb bei der Höchstgrenze uneingeschränkt zu berücksichtigen.

Empfohlen wird eine Beschilderungskombination bestehend aus dem Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder), dem Zeichen 274-30 (30 km/h) sowie entweder dem Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung) mit Aufhebung durch Zeichen 278 VzKat in entsprechender Entfernung. Auf Ziffer III Nr. 9 a) (Rn. 29) der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 wird hingewiesen. Eine zeitliche Beschränkung des Tempolimits auf bestimmte Zeiten und Wochentage ist gemäß VwV-StVO XI Rn. 13 zu Zeichen 274 im Rahmen der Schulwegsicherung vorzunehmen, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden. Eine solche Differenzierung ist geeignet, die Plausibilität und Akzeptanz des angeordneten Tempolimits wesentlich zu erhöhen. Die zeitliche Befristung sollte mit dem Schulträger abgestimmt werden und hat sich an den tatsächlichen Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten zu orientieren. Abweichungen von der empfohlenen Beschilderungskombination sind unter Berücksichtigung des Sichtbarkeitsprinzips möglich.

Hinsichtlich der Größe von Verkehrszeichen und Zusatzzeichen wird auf die VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO verwiesen.

Nach § 39 Abs. 4 StVO können mehrere Verkehrszeichen und Zusatzzeichen gemeinsam auf einer weißen Trägerfläche aufgebracht werden. Auch hierbei ist allerdings das Sichtbarkeitsprinzip zu berücksichtigen. Durch die gemeinsame Aufbringung auf einer Trägerfläche werden mehrere Verkehrs- bzw. Zusatzzeichen nicht zu einem Verkehrszeichen.

Die Größe der Trägerfläche ist dabei im Rahmen der Schulwegsicherung so zu bemessen, dass das Zeichen 274-30 VzKat (30 km/h) in der nach der VwV-StVO vorgeschriebenen Größe (600 mm Durchmesser) abgebildet werden kann. Die Seitenlänge des im oberen Teil der Trägerfläche abzubildenden Gefahrzeichens muss in diesen Fällen ebenfalls mindestens 600 mm betragen. Die entsprechende Abweichung von den Regelgrößen der VwV-StVO wird hiermit auf der Grundlage der VwV zu § 46 Abs. 2 StVO zugelassen.

Grundsätzlich sind einzelne Verkehrszeichen oder die Kombination von Gefahrzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkung auch in Form von Wechselverkehrszeichen möglich.

Dabei muss der jeweiligen Programmierung jedoch auch eine entsprechende Verkehrs-anordnung zugrunde liegen.

6. Überholverbote und Fahrstreifenbegrenzungen

Die Anordnung von Überholverboten (Zeichen 276 oder 277.1 StVO) bzw. Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) kann unter Beachtung des § 45 Abs. 9 StVO in Betracht kommen, wenn dies ergänzend zu anderen Sicherheits- und Beschilderungsmaßnahmen zwingend geboten ist.

Sofern ein zusätzliches Überholverbot anzuordnen ist, kann auch dieses Verbotssymbol gemeinsam mit dem Gefahrzeichen und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Trägerfläche aufgebracht sein. Der Sichtbarkeitsgrundsatz ist jedoch auch hier einzuhalten, weshalb zuvor stets zu prüfen ist, ob der gleiche Zweck nicht auch durch eine Fahrstreifenbegrenzungslinie erreicht werden kann.

Im Annäherungsbereich von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) gehört die Markierung einer Fahrstreifenbegrenzungslinie nach den R-FGÜ 2001 zur Regelbeschilderung, sofern im weiteren Straßenverlauf eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) vorhanden ist.

Hinsichtlich der Größe des Zeichens 276 StVO wird auf die VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO verwiesen.

7. Haltverbote

Haltverbote (vorrangig Zeichen 283 StVO) können insbesondere im Bereich von Querungsstellen zu einer wesentlichen Verbesserung der Sichtverhältnisse beitragen. Sie sind dort anzuordnen, wo dies zur Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen zwingend erforderlich ist.

In Bereichen in der Nähe von allgemeinbildenden Schulen, in denen es durch das verstärkte Absetzen und Abholen von Kindern in verstärktem Maße zu Gefährdungen der Verkehrssicherheit (z.B. durch Rangierverkehre, von haltenden Fahrzeugen ausgehende Sichtbehinderungen, unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren etc.) kommt, kann zur Entzerrung der Verkehrssituation in unmittelbarer Nähe der Schulen die Anordnung von Halt- und Parkverboten in Erwägung gezogen werden. Voraussetzung hierfür ist, dass an

anderer Stelle in der weiteren Umgebung (d.h. in einem Umkreis von bis etwa 250 m) geeignete Halt- oder Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Dabei sollte mit dem Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat eine auf die Schulzeiten abgestimmte zeitliche Beschränkung der Halt- und Parkverbote vorgesehen werden. Dies kann erheblich dazu beitragen, die Akzeptanz solcher Beschränkungen insgesamt zu erhöhen.

8. Radwege

Baulich angelegte Radwege und durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) markierte Radfahrstreifen haben im Rahmen der Schulwegsicherung eine erhebliche Bedeutung.

Grundsätzlich sind bei der Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege (Zeichen 237, 240 und 241 StVO) die Anordnungsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO zu beachten. Bei Radfahrstreifen ist eine Kennzeichnung mit dem Zeichen 237 StVO jedoch generell erforderlich, da anderenfalls lediglich ein abgetrennter Seitenstreifen entstehen würde.

Im Übrigen sind bei der Entscheidung über die Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege stets auch Aspekte der Schulwegsicherung zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere bei Abweichungen von den ggf. in der VwV-StVO vorgegebenen Regelmaßen für die empfohlene Breite benutzungspflichtiger Radwege. Eine Kennzeichnung solcher Radwege kann auch bei maßvoller Unterschreitung der vorgegebenen Mindestbreiten erforderlich und vertretbar sein, wenn die Verkehrsbehörde nach sorgfältiger Abwägung der Gefahren, die von der Benutzung der Fahrbahn bzw. des nicht den Regelmaßen entsprechenden Radweges ausgehen, zu dem Ergebnis kommt, dass die Anordnung der Benutzungspflicht im Interesse der Radfahrerinnen und Radfahrer unbedingt notwendig ist.

Bei dieser Ermessensentscheidung sind das örtliche Unfallgeschehen, die Verkehrsstärke und -zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs, die Frequentierung der Sonderwege durch einzelne Nutzergruppen sowie die möglichen Konfliktsituationen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten zu berücksichtigen.

Die Freigabe von Radwegen für den Gegenverkehr („linke Radwege“) ist auf absolute Ausnahmefälle zu begrenzen. In Betracht kommt eine solche Freigabe insbesondere, um Gefährdungen des Radverkehrs durch mehrfache Fahrbahnquerungen auf kurzer Strecke zu vermeiden. Hierbei sollte statt der Anordnung der Benutzungspflicht vorrangig eine Freigabe für den Gegenverkehr (durch Zusatzzeichen 1022-10 VzKat) erfolgen.

9. Gehwege mit zugelassenem Radverkehr

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10 VzKat) kann unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger in Betracht kommen, wenn ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und die Anlage eines Radfahrstreifens oder Schutzstreifens nicht möglich ist.

10. Schutzstreifen für den Radverkehr

Die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340 StVO) kann in Betracht kommen, wenn ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist.

Die Voraussetzungen für die Einrichtung solcher Schutzstreifen sind in der VwV zu § 2 StVO und in der VwV zu Zeichen 340 StVO geregelt.

11. Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen

Hinsichtlich der Kriterien für die Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen (§ 16 Abs. 2 StVO) wird auf die ministeriellen Erlasse vom 24. November 1995 und 12. März 1996 verwiesen.

Weitere Anwendungsbereiche

Die vorstehend unter den Nummern 1 bis 7 beschriebenen Maßnahmen zur Schulwegsicherung kommen vorrangig im unmittelbaren Nahbereich von Schulen in Betracht.

In Ausnahmefällen kann auch außerhalb dieses Bereichs eine entsprechende Beschilderung erforderlich sein. Dabei muss es sich jedoch um Straßen(-abschnitte) bzw. Querungsstellen handeln, an denen eine größere Anzahl von Schülerinnen und Schülern auf ihren Schulwegen besonderen Gefährdungen ausgesetzt ist.

Es müssen somit vergleichbare Situationen wie im unmittelbaren Nahbereich von Schulen vorliegen. Dort entstehen insbesondere durch das Zusammentreffen vieler Schulkinder regelmäßig außergewöhnliche Gefährdungssituationen, zumal der Ablenkungseffekt dann erheblich größer ist und die Kinder sich häufig zu einem unachtsamen bzw. leichtsinnigen Verhalten verleiten lassen.

Die für die Schulwegsicherung geltenden Regelungen sind sinngemäß auch bei der straßenverkehrsrechtlichen Absicherung anderer Gefahrenbereiche (Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern) anzuwenden. Bei der Einrichtung von Fußgängerüberwegen und/oder Lichtzeichenanlagen ist jedoch stets zu ermitteln, inwieweit tatsächlich ein konkreter Querungsbedarf der jeweils als schutzbedürftig angesehenen Personengruppen gegeben ist.

Auch bei der Absicherung der vorgenannten anderen Gefahrenbereiche sollten an die Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten angepasste zeitliche Befristungen i.S.v. Nummer 5 dieses Erlasses regelmäßig in Betracht gezogen werden, um die Akzeptanz der Anordnungen zu erhöhen.

Auf die Möglichkeit der Verwendung der ggf. erforderlichen Zusatzzeichen 1012-50, 1012-51, 1012-52 und 1012-53 VzKat wird hingewiesen. Darüber hinaus wird das Zusatzzeichen „Pflegeheim“ auf Grundlage der Ziffer III Nr. 16 a der VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO zugelassen.

Zusammenarbeit bei der Schulwegsicherung

Im Rahmen der Schulwegsicherung ist eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden, Polizei, Schulträgern und Schulen sowie ggf. auch Verbänden, Institutionen und Interessenvertretungen von zentraler Bedeutung. Dies sollte bereits im Planungsstadium für eventuelle straßenverkehrsrechtliche bzw. straßenbauliche Maßnahmen durch eine frühzeitige Information bzw. Anhörung der Beteiligten umfassend berücksichtigt werden.

Erkenntnisse, die im Rahmen der Umsetzung der „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen“ in der jeweils geltenden Fassung (vgl. Erlass des MWAVT vom 9. April 2015) gewonnen werden, sind in die Planungen einzubeziehen.

Zuständigkeiten anderer Ressorts

Die Regelung von Sachverhalten, die in die federführende Zuständigkeit anderer Fachressorts fallen, ist nicht Gegenstand dieses Erlasses. Hierzu gehören u. a. die Verkehrsüberwachung, die Durchführung des Verkehrserziehungsunterrichts, die Vornahme von Radfahrprüfungen, die Ausbildung und der Einsatz von Schülerlotsen, die Gestaltung des Schulgeländes (einschließlich der Zugänge) sowie die Aufstellung von Schulwegplänen.

Zu diesen Bereichen wurden bzw. werden bei Bedarf gesonderte Erlasse des jeweils zuständigen Fachressorts herausgegeben.

Aufhebung von Erlassen

Der Erlass vom 18. Juli 2017(Az. VII 438 – 621.124.11) wird aufgehoben.

Mit freundlichen Grüßen



Erik Kammholz

8. Juni 2022

Begleitschreiben zum Erlass „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung“

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend übersende ich Ihnen den überarbeiteten Erlass für „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung“.

Neu ist insbesondere die empfohlene Beschilderungskombination im Nahbereich von Schulen. Empfohlen wird zukünftig eine Beschilderungskombination bestehend aus dem Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder), dem Zeichen 274-30 (30 km/h) sowie entweder dem Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung) mit Aufhebung durch Zeichen 278 VzKat in entsprechender Entfernung. Die zuvor empfohlene Beschilderungskombination stand im Widerspruch zu Ziffer III Nr. 11 a) (Rn. 35) VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 in Verbindung mit § 39 Abs. 3 Satz 1 StVO, wonach lediglich drei Verkehrszeichen am gleichen Pfosten oder sonst unmittelbar über- oder nebeneinander angebracht sein dürfen.

Aufgrund von wiederkehrend aufgetretenen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Schulwegerlass erfolgen nachfolgend noch einige Klarstellungen:

- Gemäß § 39 Abs. 4 StVO **können** Verkehrszeichen auf einer weißen Trägertafel aufgebracht sein. Es handelt sich somit um eine Ermessensentscheidung. Nach § 45 Abs. 3 Satz 2 StVO legen die Straßenbaubehörden – vorbehaltlich anderer Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden – die Art der Anbringung und der Aus-

gestaltung, wie Übergröße, Beleuchtung fest; (...). Sofern die Straßenverkehrsbehörde eine weiße Trägertafel anordnet, hat die Straßenbaubehörde dies entsprechend umzusetzen. Allerdings muss die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Entscheidung ihr Ermessen auch tatsächlich ausgeübt haben. Die Entscheidungsgründe sowie die notwendigen Interessenabwägungen bzgl. der Anordnung einer Trägertafel sind somit darzulegen, damit ggf. eine Überprüfung durch die Fachaufsicht erfolgen kann. Zu den Interessen, die gegeneinander abgewogen werden müssen, zählen z.B. die Sicherheit des Verkehrs (durch mögliche bessere Wahrnehmbarkeit der Beschilderung) als auch das Interesse der Straßenbaubehörde an einer wirtschaftlichen Beschilderung.

- Gemäß Ziffer XI (Rn. 13) der VwV-StVO zu Zeichen 274 ist die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung im Umkreis von Schulen etc. auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und auf insgesamt höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Dies bedeutet, dass beispielsweise auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer Länge von 50 m in die eine Fahrtrichtung und auf einer Länge von 250 m in die andere Fahrtrichtung denkbar wäre. Wichtig ist lediglich, die Einhaltung der maximal 300 m Gesamtlänge der Geschwindigkeitsbegrenzung.
- Auf Schulwegen, insbesondere außerorts, steht oftmals eine Beschilderungskombination aus dem Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder) mit verschiedenen Zusatzzeichen (z.B. „Schulweg“) ohne eine Geschwindigkeitsbeschränkung. In diesen Fällen dürfen nur Zusatzzeichen aus dem VzKat verwendet werden. In der Regel dürfte die Anordnung des Gefahrenzeichens 136 StVO (Kinder) ohne ergänzendes Zusatzzeichen ausreichend sein.

Mit freundlichen Grüßen



Erik Kammholz

Erlass „Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulsicherungsicherung“ vom 8. Juni 2022