

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und
Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
Mercatorstraße 9
24106 Kiel

Landrätinnen und Landräte sowie (Ober-)
Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der
Kreise und kreisfreien Städte -
Straßenbaubehörden und
Straßenverkehrsbehörden -

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenbaubehörden und
Straßenverkehrsbehörden -
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, Kommunales,
Wohnen und Sport
Düsternbrooker Weg 92
24105 Kiel

Ministerium für Allgemeine und Berufliche
Bildung, Wissenschaft, Forschung und
Kultur
Brunswiker Straße 16-22
24105 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.

In Schleswig-Holstein werden die Vision Zero als Leitbild und der Safe-System-Ansatz als fachlicher Umsetzungsrahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit zugrunde gelegt. Der Safe System-Ansatz geht davon aus, dass menschliche Fehler im Straßenverkehr nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Straßenraum, Verkehrsregelung und Geschwindigkeit sollen deshalb so gestaltet werden, dass Fehlverhalten möglichst nicht zu schweren Unfallfolgen führt. Dies gilt im besonderen Maße für Kinder und Jugendliche auf Schulwegen. Die Schulwegsicherung wird in diesem Rahmen also als vorsorgende, fehlertolerante und nutzerorientierte Aufgabe verstanden. Sie verbindet bauliche, verkehrsrechtliche, organisatorische und kooperative Maßnahmen. Maßgeblich bleiben die rechtlichen Voraussetzungen der jeweiligen Anordnung, die örtlichen Verhältnisse und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Hierbei sind die nachfolgend festgelegten Regelungen und Rahmenbedingungen zu beachten:

Inhaltsverzeichnis

A. Straßenbauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung.....	3
B. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung.....	5
I. Zentrale Anordnungsgründe.....	5
1. § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO.....	5
2. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO.....	6
II. „zwingend geboten“ / Verhältnismäßigkeitsprüfung.....	6
III. Überblick der Maßnahmen im Einzelnen.....	7
1. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen).....	7
2. Lichtzeichenanlagen.....	8
3. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	9
a. Nahbereich von allgemeinbildenden Schulen / Förderschulen.....	10
b. Hochfrequentierte Schulwege.....	10
c. Nahbereich von Spielplätzen.....	12
d. Nahbereich von Fußgängerüberwegen.....	12

e. Lückenschluss.....	12
4. Tempo 30-Zonen.....	12
5. Gefahrzeichen und ergänzende Zusatzzeichen.....	13
6. Überholverbote und Fahrstreifenbegrenzungen.....	14
7. Haltverbote.....	14
8. Radwege.....	15
a. Einfache Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO.....	15
b. Benutzungspflicht qualifizierte Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 S. 3 StVO.....	16
c. Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden Fahrradverkehr.....	16
d. Freigabe linker Radwege.....	17
9. Gehwege mit zugelassenem Radverkehr.....	17
10. Schutzstreifen für den Radverkehr.....	17
11. Anordnung der Warnblinkpflicht bei Schul- und Linienbussen.....	18
C. Weitere Anwendungsbereiche.....	18
D. Schulstraßen.....	18
I. Einklang von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht; Vorbehalt des Straßenrechts.	19
II. Straßenrechtliche Voraussetzungen.....	19
III. Beschilderung.....	20
IV. Physische Sperrelemente.....	20
V. Ausnahmegenehmigungen für Anwohnende.....	20
VI. Verkehrsversuch.....	21
E. Zusammenarbeit bei der Schulwegsicherung.....	21
F. Zuständigkeiten anderer Ressorts.....	22
G. Aufhebung von Erlassen.....	22

A. 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 von anderen Verkehrsteilnehmenden erfordern und leider oft nicht die ihnen gebührende Akzeptanz und Beachtung finden.

Straßenbauliche Maßnahmen sind im Sinne einer fehlertoleranten und sicheren Infrastruktur vorrangig darauf auszurichten, typische Fehler von Kindern, Jugendlichen und anderen Verkehrsteilnehmenden möglichst nicht zu schweren Unfallfolgen führen zu lassen.

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 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.

B. 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. Da mit den Novellen von StVO und VwV-StVO in den Jahren 2024 bzw. 2025 grundlegende neue Möglichkeiten zur Schulwegsicherung geschaffen wurden, werden diese Neuerungen in diesem Erlass zur besseren Übersichtlichkeit *kursiv* dargestellt.

Oberstes Ziel der Lenkung und Regelung des öffentlichen Verkehrs ist die Verkehrssicherheit (VwV-StVO zu § 1). Hierbei ist die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. Das Leitbild der Vision Zero und seine Umsetzung durch den Safe-System-Ansatz ist auch Grundlage der fachlichen Einordnung und Priorisierung in der Schulwegsicherung. Hierdurch wird nicht die straßenverkehrsrechtliche Prüfung nach StVO, VwV-StVO und den einschlägigen Richtlinien ersetzt. Vielmehr helfen die Begriffe die Begründung der im Einzelfall zwingend gebotenen und verhältnismäßigen Maßnahmen zu strukturieren.

I. Zentrale Anordnungsgründe

Es sollen im Folgenden die zentralen Anordnungsgründe für die verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Schulwegsicherung vorgestellt werden. Sofern keine Spezialnorm einschlägig ist, basieren straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung auf den allgemeinen Grundsätzen des § 45 Abs. 1 S. 1 StVO, der eine einfache oder qualifizierte Gefahrenlage voraussetzt. Weitere Anordnungsgründe ergeben sich z.B. aus § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO und § 45 Abs. 9 StVO.

1. § 45 Abs. 1 S. 1, Abs. 9 StVO

§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO regelt, dass die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränkt oder verboten und der Verkehr umgeleitet werden kann. Die Gefahrenlage bildet die Grundlage für die meisten verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Eine **einfache Gefahrenlage** (§ 45 Abs. 1 S. 1 StVO) liegt vor, wenn mit hinreichender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu erwarten sind (BVerwG, Beschluss v. 12.09.1995 – 11 B 23/95), z.B. durch schlechte Sichtverhältnisse, Zusammenführung von Verkehrsströmen.

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (qualifizierte Gefahrenlage).

Eine **qualifizierte Gefahrenlage** (§ 45 Abs. 9 S. 3 StVO) liegt nicht erst dann vor, wenn mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Schadensfälle zu befürchten sind. Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt (BVerwG, Urteil vom 23.09.2010 – 3 C 37/09), z.B. bei besonders gefahrträchtiger Streckenführung durch Kurven, Steigungen und Gefälle, Straßenschäden, häufig auftretenden Nebel oder einer gegenüber dem Durchschnitt deutlich erhöhten Unfalldichte.

Ausnahmen von dem Erfordernis der qualifizierten Gefahrenlagen finden sich in § 45 Absatz 9 Satz 4 Nr. 1 -10 StVO. In diesen Fällen genügt das Vorliegen der einfachen Gefahrenlage.

2. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO

§ 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO gestattet zur Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit und zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, die Anordnung von Bussonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse sowie die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fuß- und Radverkehr. Die Feststellung einer Gefahrenlage ist in diesen Fällen nicht erforderlich. Die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung (siehe II) zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit darf bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung nicht weggewogen werden.

Zur Bereitstellung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241.

Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).

II. „zwingend geboten“ / Verhältnismäßigkeitsprüfung

Nach § 45 Absatz 9 Satz 1 muss die jeweilig angeordnete Maßnahme zwingend erforderlich und im Übrigen verhältnismäßig sein.

III. Überblick der Maßnahmen im Einzelnen

Im Folgenden sollen die Maßnahmen vorgestellt werden, die vor allem im Rahmen der Schulwegsicherung in Betracht kommen:

- **Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)**
 - Zeichen 293 i.V.m. Zeichen 350 StVO
- **Lichtzeichenanlagen**
 - § 43 Abs. 1 StVO
- **Gefahrzeichen**
 - Zeichen 136 StVO (Kinder)
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
 - Zeichen 274 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1040 oder 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung)
- **Überholverbote**
 - Zeichen 276 StVO
 - Zeichen 277.1 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:

Schulwege verlaufen in sehr unterschiedlichen räumlichen und verkehrlichen Kontexten (inner- und außerorts, verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Abschnitte usw.). Deshalb sind die Auswahl, Ausgestaltung und Priorisierung von Maßnahmen der Schulwegsicherung stets fallbezogen an die örtlichen Verhältnisse (z. B. Verkehrszusammensetzung, Fahrbahnbreiten, ÖPNV-Anbindung, Schülerfrequenz, Querungsbedürfnisse) anzupassen.

1. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

• Einfache Gefahrenlage	• § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 10 StVO • R-FGÜ • VwV-StVO zu § 26
---	---

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 - *mit Ausnahme der verkehrlichen Voraussetzungen* - 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 besser geeignet sind.

Obgleich Fußgängerüberwege den fließenden Verkehr beschränken, reicht für ihre Anordnung die einfache Gefahrenlage aus (§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 10 StVO). Die verkehrlichen Voraussetzungen aus den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), die Angaben darüber enthalten, bei welchen Verkehrsstärken (Kraftfahrzeugverkehr und Querungsverkehr) die Einrichtung von Fußgängerüberwegen möglich bzw. empfohlen wird, sind nur noch als rechtlich unverbindliche Empfehlungen zu erachten. Die dort genannten Verkehrsstärken zielten ursprünglich auf die Annahme einer qualifizierten Gefahrenlage ab, die aufgrund der Ausnahmegvorschrift nun nicht mehr gegeben sein muss.

Im Übrigen sind die Regelungen der R-FGÜ weiterhin anzuwenden. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die örtlichen Voraussetzungen, die Kombination mit baulichen Maßnahmen (Mittelinseln, Fahrbahnverengungen), die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen und die Regelungen zur Ausstattung von Fußgängerüberwegen.

Fußgängerüberwege zählen nicht zu den Flächen für den Fußverkehr und können daher nicht auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b StVO angeordnet werden.

2. Lichtzeichenanlagen

• Qualifizierte Gefahrenlage	• § 45 Abs. 9 S. 3 StVO • R-FGÜ • RiLSA • VwV-StVO zu § 37
--	---

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.

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) Angaben darüber, bei welchen Verkehrsstärken (Kraftfahrzeugverkehr und Querungsverkehr) die Einrichtung von Lichtzeichenanlagen vorgesehen werden kann. Die dort aufgeführten verkehrlichen Voraussetzungen sind bei der Prüfung zur Einrichtung einer Lichtsignalanlage weiterhin zu berücksichtigen. *Hier hat die StVO-Novelle 2024 zu keiner veränderten Rechtslage geführt.*

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).

3. Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen

• Qualifizierte Gefahrenlage • Einfache Gefahrenlage	• § 45 Abs. 9 S. 3 StVO • § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO • VwV-StVO zu Zeichen 274
---	---

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 eine qualifizierte Gefahrenlage festgestellt worden ist.

§ 45 Abs. 9 S.4 StVO nennt bestimmte Tatbestände, für die eine vereinfachte Prüfung gilt. Insoweit genügt regelmäßig eine **einfache Gefahrenlage**. Dies gilt gemäß **§ 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO** u.a. auch 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
- **Spielplätzen**
- **hochfrequentierten Schulwegen**
- **allgemeinbildenden Schulen**
- **Förderschulen**
- Alten- und Pflegeheimen
- Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen
- Krankenhäusern

Mit der Regelung des § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 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.

Der Verordnungsgeber nimmt insbesondere vor Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten sowie entlang *hochfrequentierter Schulwege* im Regelfall besondere Umstände an, die einer verkehrsrechtlichen Regelung (wie einer Geschwindigkeitsbeschränkung) bedürfen.

Sichere bzw. angepasste Geschwindigkeiten sind ein Handlungsfeld des Safe-System-Ansatzes. Sie dienen dazu, Reaktionsmöglichkeiten zu verbessern, Konflikte im Schulumfeld zu entschärfen und die Schwere möglicher Unfallfolgen zu reduzieren.

Die streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung ist gemäß Ziffer XI (Rn. 13 bzw. 13b) der VwV-StVO zu Zeichen 274 auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung (=Nahbereich) und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen, wobei die beiden Fahrtrichtungen nicht gleich behandelt werden müssen. Dies gilt für sämtliche Nahbereiche (u.a. Schulen, Spielplätze, Fußgängerüberwege). *Die Begrenzung auf 300 m Länge gilt aber nicht für Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang hochfrequentierter Schulwege (siehe unter b).*

a. Nahbereich von allgemeinbildenden Schulen / Förderschulen

Auch bei bereits vorhandenen Lichtzeichenanlagen im unmittelbaren Bereich vor einer Schule ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht generell ausgeschlossen. Die vom Verordnungsgeber zugrunde gelegte Bewertung der Verkehrssituation erfasst nicht nur punktuelle Querungsstellen, sondern den gesamten Nahbereich von Schulen. 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.

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.

b. Hochfrequentierte Schulwege

Hochfrequentierte Schulwege sind gemäß VwV-StVO XI Rn. 13a zu Zeichen 274 Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

In Schleswig-Holstein bietet die kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (RAD.SH) im Rahmen eines durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus geförderten Projektes Unterstützung bei der Erstellung von Schulwegplänen an. Im Rahmen des Projektes können sich Schulen, Schülerinnen und Schüler, Eltern, Gemeinden oder Straßenverkehrsbehörden an RAD.SH wenden und erhalten dort kostenlos Unterstützung bei der Erstellung eines Schulwegplans. RAD.SH hat alle Informationen zu diesem Projekt unter www.schulwege.sh zusammengefasst. Eine Nutzung dieses Angebots wird ausdrücklich empfohlen.

Die sich aus dem Schulwegplan ergebenden größten Ströme auf den Wegen sprechen für eine Hochfrequentierung, die Bündelungswirkung ergibt sich aus den sich überlagernden Wegen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auch auf Straßenabschnitten denkbar, die vom hochfrequentierten Schulweg lediglich gekreuzt werden.

Eine Schulwegplanung ist keine zwingende Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang hochfrequentierter Schulwege. Allerdings stellt ein Schulwegplan die beste Möglichkeit dar, um hochfrequentierte Schulwege zu definieren und Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen. Sofern für eine Schule kein Schulwegplan vorhanden ist, sollte die Straßenverkehrsbehörde vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen von der Schule Informationen über die tatsächlichen Schulwege anfordern. Sollte die Schule in Einzelfällen diese Informationen nicht bereitstellen, kann die Straßenverkehrsbehörde trotzdem eine Geschwindigkeitsbeschränkung anordnen, wenn sie z.B. durch Verkehrszählungen zu dem Ergebnis kommt, dass es sich um einen hochfrequentierten Schulweg handelt.

Grund für die erleichterte Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 entlang hochfrequentierter Schulwege ist, dass bei hochfrequentierten Schulwegen vergleichbare Situationen wie im unmittelbaren Nahbereich von Schulen vorliegen. Durch das Zusammentreffen vieler Schulkinder entstehen regelmäßig außergewöhnliche Gefährdungssituationen, zumal der Ablenkungseffekt dann erheblich größer ist und die Kinder sich häufig zu einem unachtsamen bzw. leichtsinnigen Verhalten verleiten lassen. Der Nachweis der einfachen Gefahrenlage, der für eine Geschwindigkeitsreduzierung notwendig ist, dürfte insbesondere dann gelingen, wenn keine oder nur schmale Gehwege vorhanden sind. Bei breiten und baulich z.B. durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzten Gehwegen, ist der Nachweis einer einfachen Gefahrenlage schwieriger. Es handelt sich in jedem Fall immer um Einzelfallentscheidungen, die im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde stehen.

c. Nahbereich von Spielplätzen

Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich von Spielplätzen kommen in Betracht, wenn durch den Spielplatz Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum bestehen können (z.B. offener, öffentlich zugänglicher Spielplatz unmittelbar an der Fahrbahn, Schulhof oder regelmäßige Querungs- oder

Zugangsbewegungen von Kindern). Der Begriff „Spielplatz“ wird weder in der StVO noch der VwV-StVO näher definiert. Es liegt somit im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden, in welchen Fällen es sich um einen Spielplatz im Sinne der StVO handelt. In jedem Fall sind hierunter von den Kommunen als öffentliche Spielplätze eingerichtete Flächen zu fassen. Aber auch „Bolzplätze“ und ähnliche Einrichtungen können als Spielplätze angesehen werden. Sportanlagen (z.B. von Vereinen) sind im Regelfall hingegen keine Spielplätze im Sinne der StVO. Die Prüfung erfolgt einzelfallbezogen. Der Nachweis einer einfachen Gefahrenlage bleibt erforderlich.

d. Nahbereich von Fußgängerüberwegen

Innerhalb geschlossener Ortschaften kann die Geschwindigkeit auch im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen auf Tempo 30 km/h beschränkt werden. Die Annahme einer einfachen Gefahrenlage kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die für Fußgängerüberwege bei Tempo 50 km/h erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung an den Fußgängerüberweg regelmäßig nicht derart verringern, dass den querungswilligen zu Fuß Gehenden ihr Vorrang erkennbar eingeräumt wird.

e. Lückenschluss

Liegt innerhalb geschlossener Ortschaften zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen nur ein kurzer Streckenabschnitt (*bis zu 500 m*), so kommt gemäß VwV-StVO XII Rn. 14 zu Zeichen 274 zur Verstetigung des Verkehrsflusses eine Absenkung der Geschwindigkeit auch zwischen den beiden in der Geschwindigkeit beschränkten Streckenabschnitten in Betracht.

4. Tempo 30-Zonen

• Einfache Gefahrenlage	• § 45 Abs. 1c StVO • § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 4 StVO • VwV-StVO zu den Zeichen 274.1 und 274.2
---	---

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 ergibt. Diesen gilt es im Interesse der Reduzierung des „Schilderwaldes“ zu vermeiden.

Dem Wortlaut nach zielt die Vorschrift nur auf Lichtzeichen an Kreuzungen und Einmündungen. Lichtzeichen an anderen Stellen innerhalb der Tempo-30-Zone, insbesondere in Gestalt von Querungshilfen für zu Fuß Gehende, können vertretbar sein. Für eine ermessensfehlerfreie Entscheidung kommt es entscheidend auf die konkrete Einzelfallbetrachtung unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes an.

5. Gefahrzeichen und ergänzende Zusatzzeichen

Gefahr für Verkehrsteilnehmende nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar	§ 40 StVO § 45 Abs. 9 S. 1 und 2 StVO - VwV-StVO zu Zeichen 136
--	---

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

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.

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. 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 (maximal drei Verkehrszeichen an einem Pfosten) möglich.

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.

6. Überholverbote und Fahrstreifenbegrenzungen

• Qualifizierte Gefahrenlage	• § 45 Abs. 9 S. 1 und 3. StVO • VwV-StVO zu Zeichen 276, 277.1 und 295
--	--

Die Anordnung von Überholverböten (Zeichen 276 oder 277.1 StVO) bzw. Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) kann in Betracht kommen, wenn dies ergänzend zu anderen Sicherungs- 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.

7. Haltverbote

• Einfache Gefahrenlage	• § 45 Abs. 9 S. 1 StVO • VwV-StVO zu Zeichen 283 und 286
---	--

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.

Kinder werden häufig von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gebracht oder von dort abgeholt („Elterntaxi“). Dies kann in der Nähe von Schulen zu erhöhten Gefährdungen der Verkehrssicherheit führen (z.B. durch Rangierverkehre, von haltenden Fahrzeugen ausgehende Sichtbehinderungen, unachtsames Öffnen von Fahrzeugtüren etc.). Zur Entspannung der Verkehrssituation kann daher die Anordnung von Halt- und Parkverboten in Erwägung gezogen werden (vgl. dazu auch D). 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

• Verbesserung Schutz der Umwelt • Verbesserung Schutz der Gesundheit • Unterstützung geordnete städtebauliche Entwicklung oder • Einfache Gefahrenlage • Qualifizierte Gefahrenlage	• § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO • VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 • VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e • § 45 Abs. 9 S. 3 StVO • § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO
--	---

Radwege sind baulich angelegte Radwege und durch eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) markierte Radfahrstreifen.

Bei der Anordnung von Radwegen ist zwischen zwei Anordnungsgründen zu unterscheiden:

- Anordnung aufgrund einer Gefahrenlage
- *Anordnung zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden Radverkehr*

Die Straßenverkehrsbehörden können zwischen beiden Anordnungsmöglichkeiten wählen. Beide Wege sind zulässig, gleichrangig und nachvollziehbar zu begründen. Viele Überlegungen zur Anordnung von Radwegen dürften vor allem aus dem Bedürfnis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit entstehen. Gleichwohl kann in der Praxis die Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr der leichter zu begründende Anordnungsgrund sein.

Die Bereitstellung angemessener Flächen für den Fuß- und Radverkehr ist zugleich als Beitrag zu einer sicheren, verständlichen und kindgerechten Verkehrsführung zu verstehen. Sie unterstützt die Entflechtung konflikträchtiger Verkehrsströme und stärkt die selbständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern.

a. Einfache Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO

Gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 3 StVO können Sonderwege außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, 240 und 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 i.V.m. Zeichen 295) bei Vorliegen einer einfachen Gefahrenlage angeordnet werden.

b. Benutzungspflicht qualifizierte Gefahrenlage, § 45 Abs. 9 S. 3 StVO

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 Radfahrenden 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.

c. Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden Fahrradverkehr

Mit dem Anordnungsgrund „Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden Fahrradverkehr“ gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO entfällt für Radfahrstreifen der Nachweis der „besonderen örtlichen Gefahrenlage“.

Die nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b StVO bereitgestellten Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr müssen angemessen sein, d. h. auch hier müssen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden und die Sicherheit des Verkehrs darf nicht beeinträchtigt werden.

Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert gemäß VwV-StVO zu § 45 zu Abs. 1 bis 1e (Rn. 14c) eine Abwägungsentscheidung. Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist für alle Verkehrsarten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.

Es muss konkret dargestellt und begründet werden, inwieweit im Anordnungsbereich durch die Bereitstellung der Fläche für den Fahrradverkehr andere Verkehrsteilnehmende (z.B. motorisierter Individualverkehr, ÖPNV) nicht unangemessen beschränkt werden.

Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.

Anordnungen zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr sollten gemäß VwV-StVO zu § 45 zu Abs. 1 bis 1e (Rn. 14a und 14b) auf einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch z.B. nur für die Verkehrsart Radverkehr aufgestellt werden und sich nur auf ein räumliches

Teilgebiet beziehen. Die inhaltlichen Anforderungen an ein Gesamtkonzept dürfen weder in Bezug auf den Prognoseaufwand noch im Detaillierungsgrad überspannt werden, wenn Anordnungen auf dieses gestützt werden. Das Konzept muss nicht sämtliche Einzelmaßnahmen nach Art und Ort auflisten. Es genügt, wenn aus dem Konzept hervorgeht, dass die konkrete Maßnahme zur Förderung des Anordnungsziels beiträgt. Es reicht aus, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt.

Zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität.

d. Freigabe linker Radwege

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. Ist auf der anderen Fahrbahnseite bereits eine Benutzungspflicht angeordnet, kommt die Freigabe linker Radwege nicht in Betracht.

9. Gehwege mit zugelassenem Radverkehr

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10 VzKat) kann unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden 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

• Verbesserung Schutz der Umwelt • Verbesserung Schutz der Gesundheit • Unterstützung geordnete städtebauliche Entwicklung oder • Einfache Gefahrenlage	• § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 lit. b StVO • VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 • VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e • VwV-StVO zu Zeichen 340 • § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 1 StVO
--	---

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.

Schutzstreifen gelten auch als angemessene Flächen für den Radverkehr im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 lit. b StVO.

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.

C. Weitere Anwendungsbereiche

Die für die Schulwegsicherung geltenden Regelungen sind sinngemäß auch bei der straßenverkehrsrechtlichen Absicherung anderer Gefahrenbereiche (z.B. Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen, 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, 1012-53, 1012-54, 1012-55, 1012-56 und 1012-57 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.

D. Schulstraßen

Als Schulstraße wird die meist temporäre Sperrung einer Straße für den motorisierten Individualverkehr im Umfeld von Schulen bezeichnet (vgl. dazu auch B 7). Der vornehmliche Zweck dieser Sperrung ist es, die Gefahren zu reduzieren, die durch Hol- und Bringverkehre vor Schulen insbesondere für Kinder entstehen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen (z.B. Park- und Wendemanöver, Rangiervorgänge, haltende Kfz auf der Fahrbahn, Stauungen).

Schulstraßen können gemeinsam mit anderen Maßnahmen dazu beitragen, die Sicherheit von Schulkindern zu verbessern und eine verkehrssichere Umgebung im Umkreis von Schulen zu schaffen. Sie stellen aber nicht in allen Fällen die im Sinne der Verkehrssicherheit geeignetste Lösung dar. Die Gegebenheiten vor Ort müssen immer

individuell betrachtet und bewertet werden. Dabei müssen immer auch die möglichen Nebeneffekte von Maßnahmen (z.B. Verkehrsverlagerungen) berücksichtigt werden.

I. Einklang von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht; Vorbehalt des Straßenrechts

Soll der motorisierte Verkehr von der Nutzung einer öffentlichen Straße ausgeschlossen werden, muss dies grundsätzlich im Einklang mit der Widmung der Straße stehen. Der Vorbehalt des Straßenrechts bestimmt, dass sich die zulässige Nutzung auf der öffentlichen Straße – der Gemeingebrauch – aus der straßenrechtlichen Widmung ergibt. Das Straßenverkehrsrecht dient der Gefahrenabwehr und regelt das Verhalten der zugelassenen Verkehrsteilnehmenden. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen darf die Widmung einer Straße auf Dauer weder erweitert noch eingeschränkt werden. Das Verbot der Nutzung einer Straße durch Kraftfahrzeuge unabhängig von einer konkreten Gefahrensituation erfolgt daher durch eine Änderung der straßenrechtlichen Widmung.

II. Straßenrechtliche Voraussetzungen

Eine Schulstraße soll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dies erfolgt typischerweise nur zeitweise an Schultagen während bestimmter Zeiträume. Vergleichbare Regelungen sind für Fußgängerzonen bekannt, in denen oft zeitweise Fahrrad- und Lieferverkehr zugelassen wird. Für den Ausschluss des motorisierten Verkehrs muss die Straße teilweise gemäß § 8 StrWG SH eingezogen werden. Auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes-, Kreisstraße) ist dies üblicherweise nicht möglich. Schulstraßen kommen daher vor allem auf Gemeindestraßen in Betracht. Inhaltliche Voraussetzung für die Teileinziehung einer Straße ist, dass entweder die Verkehrsbedeutung für den motorisierten Verkehr entfallen ist oder dass Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen, die gegenüber den privaten Interessen am Kraftverkehr überwiegen. Solche Gründe des öffentlichen Wohls könnten z.B. stadtplanerische Ziele oder die Mobilitätsbildung der Schulkinder sein. Eine Gefahrenlage ist für die straßenrechtliche Einziehung nicht erforderlich. Das Verfahren der Einziehung nach § 8 StrWG SH sieht vor, dass die entsprechenden Pläne öffentlich auszulegen sind und sowohl Auslegung als auch Einziehung bekannt gemacht werden müssen. In diesem Verfahren wird u.a. geprüft, ob es für die Anwohnerschaft der Straße zumutbar ist, wenn diese zeitweise gesperrt wird und ob der motorisierte Verkehr nicht bloß verlagert und an anderer Stelle wiederum Probleme bereiten würde. Zuständig für die Teileinziehung ist die jeweilige Straßenbaubehörde, bei Gemeindestraßen ist dies in der Regel die Gemeinde, in der die betroffene Straße liegt, vgl. § 52 StrWG SH. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung.

III. Beschilderung

Es gibt für Schulstraßen kein gesondertes Verkehrszeichen. Die Beschilderung muss durch Verkehrszeichen aus den Anlagen zur StVO bzw. dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) erfolgen. Eine Beschilderung mit anderen Verkehrszeichen ist nicht zulässig. Für die Einrichtung einer Schulstraße bietet sich das Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) an. Sofern weitere Verkehrsarten (z.B. der Radverkehr) ausgeschlossen werden sollen, kann die Beschilderung auch durch das Verkehrszeichen 250 (Verbot für

Fahrzeuge aller Art) erfolgen. Die Verkehrszeichen 260 und 250 bieten z.B. gegenüber dem Verkehrszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) den Vorteil, dass diese durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden dürfen (VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43, Rn. 44). Die Sperrung sollte in der Regel auf die Zeiten des Schulbeginns bzw. -endes begrenzt werden. Geeignete Zusatzzeichen für eine zeitliche Beschränkung der Verkehrszeichen 250 und 260 sind z.B. die Zeichen 1040-31, 1042-32 und 1042-38.

Nicht rechtssicher abbilden lässt sich auf Zusatzzeichen, dass die Beschränkungen nur außerhalb der Ferienzeiten bzw. nur zu Schulzeiten gelten sollen. Aufgrund der unterschiedlichen Ferienzeiten in den Bundesländern und zum Teil auch von Schule zu Schule variierenden beweglichen Ferientagen wären solche Anordnungen zu unbestimmt und für die Verkehrsteilnehmenden nicht verifizierbar. Ideal wäre eine Ausgestaltung der Verkehrszeichen als Klappschilder, um die Verkehrszeichen an Tagen, an denen diese nicht gelten sollen, einklappen zu können.

Ungeeignet für Schulstraßen ist das Zusatzzeichen 1020-30 (Anlieger frei). Durch dieses Zusatzzeichen würde lediglich der Durchgangsverkehr ausgenommen werden. Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen wollen, gelten dagegen als Anlieger und könnten somit zu diesem Zweck die betroffene Straße auch weiterhin befahren.

IV. Physische Sperrelemente

Um das regelwidrige Befahren von Schulstraßen zu verhindern, können physische Sperrelemente (z.B. Sperrpfosten und Schranken) sinnvoll sein. Zu beachten ist, dass Absperrschranken und Sperrpfosten als Verkehrseinrichtungen durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden müssen. Sie können in der Praxis dann durch Schulpersonal oder Eltern als Verwaltungshelfer auf genaue Anweisung der Straßenverkehrsbehörde auf- und abgebaut werden. Denkbar sind auch fest installierte Schranken oder versenkbare Poller. Hier ist sicherzustellen, dass die Polizei und Rettungsdienste die physischen Sperrelemente im Bedarfsfall schnell beseitigen können. Um die Zugänglichkeit von Rettungswegen sicherzustellen, wird eine frühzeitige Beteiligung von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten empfohlen.

V. Ausnahmegenehmigungen für Anwohnende

Anwohnenden sollte es in der Regel ermöglicht werden, auch während der Sperrzeiten ihre Wohnhäuser zu erreichen. Zu diesem Zweck bieten sich Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 StVO an. Die Ausnahmegenehmigungen können auch per Allgemeinverfügung erteilt werden. Sofern Schulstraßen zusätzlich mit physischen Sperrelementen gesichert sind, können die Anwohnenden z.B. Schlüssel oder Chipkarten zum Öffnen der Sperrelemente erhalten.

VI. Verkehrsversuch

Sofern eine Schulstraße in Frage kommt, ist zu prüfen, auf welchem Weg sie eingerichtet werden kann. Liegen die rechtlichen Voraussetzungen vor, bietet sich ein Verkehrsversuch auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO an. Auf diese Weise kann zunächst

objektiv festgestellt werden, ob die Einrichtung einer Schulstraße tatsächlich zu einer Verbesserung der Verkehrssituation vor der Schule führt.

Verkehrsversuche zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen sind gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO vom Erfordernis des Nachweises einer qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen. Gleichwohl muss gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO für einen Verkehrsversuch eine konkrete Gefahrenlage nachgewiesen werden. Zusätzlich muss konkret benannt werden, welches Ziel mit dem Verkehrsversuch verfolgt wird. Dabei ist sicherzustellen, dass die angeordneten Maßnahmen während des Verkehrsversuchs auch objektiv auf ihre Wirksamkeit überprüft werden können. Voraussetzung hierfür ist eine Bestandsaufnahme der Verkehrssituation vor dem Verkehrsversuch. Während des Versuchszeitraums muss der Verkehrsversuch dann systematisch begleitet und die (veränderte) Verkehrssituation dokumentiert werden. Die erprobten Maßnahmen müssen im Anschluss evaluiert werden. Dabei müssen auch mögliche Nebeneffekte (z.B. Verkehrsverlagerungen auf Nebenstraßen) beachtet werden.

Verkehrsversuche sind entsprechend des Versuchscharakters der Maßnahmen zeitlich zu beschränken. In der Regel sollen Verkehrsversuche nicht länger als ein Jahr andauern. Bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten im Rahmen eines Verkehrsversuchs ist eine straßenrechtliche Teileinziehung (noch) nicht notwendig. Sollte sich während des Verkehrsversuchs zeigen, dass die erprobten Maßnahmen zweckdienlich sind und nach Abschluss des Verkehrsversuchs beibehalten werden sollen, wird empfohlen, dass das für eine dauerhafte Anordnung erforderliche straßenrechtliche Teileinziehungsverfahren rechtzeitig eingeleitet wird. So kann sichergestellt werden, dass die angeordneten Maßnahmen auch unmittelbar nach Beendigung des Verkehrsversuchs weitergelten.

E. 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.

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit entscheiden die Straßenverkehrsbehörden über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen. Sie sollen dabei die Kenntnisse der Schulen und Schulträger über die örtlichen Schulwegverhältnisse sowie die verkehrsfachlichen Stellungnahmen der Polizei sowie ggf. auch von Verbänden, Institutionen und Interessenvertretungen berücksichtigen.

Die Straßenverkehrsbehörden sind aufgefordert, sich aktiv an übergeordneten Prozessen der Schulwegsicherung und Schulwegplanung zu beteiligen. Dies gilt sowohl bei der

Erarbeitung von Schulwegplänen als auch bei der Weiterentwicklung schulwegsichernder Maßnahmen.

Erkenntnisse, die im Rahmen der Umsetzung der „Richtlinie für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr“ in der jeweils geltenden Fassung (vgl. Erlass des MWVATT vom 13. Mai 2026) gewonnen werden, sind in die Planungen einzubeziehen.

Die Zusammenarbeit der beteiligten Stellen ist Bestandteil eines systematischen Verkehrssicherheitsmanagements (Umsetzung der Vision Zero im Rahmen des Safe-System-Ansatzes). Sie soll dazu beitragen, Schulwege fortlaufend zu bewerten, Maßnahmen abgestimmt zu priorisieren und Erkenntnisse aus Schulwegplanung, Unfalluntersuchung, Verkehrsbeobachtung und örtlicher Erfahrung zusammenzuführen.

F. 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 von Seiten der Schulen.

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

G. Aufhebung von Erlassen

Der Erlass vom 08. Juni 2022 (Az. VII 438 - 7286/2022) wird aufgehoben.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Erik Kammholz