



Fraktionsantrag	Vorlage-Nr: VO/2021/854	
- öffentlich -	Datum: 19.04.2021	
Fachdienst Regionalentwicklung	Ansprechpartner/in: Dr. Kruse, Martin	
	Bearbeiter/in: Pomrehn, Ilona	
Antrag der SSW-Kreistagsfraktion		
vorgesehene Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
05.05.2021	Regionalentwicklungsausschuss	Beratung

1. Begründung der Nichtöffentlichkeit:

Entfällt.

2. Sachverhalt:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem in der Anlage beigefügten Antrag der SSW-Kreistagsfraktion.

Anlage/n:

Antrag der SSW-Kreistagsfraktion



An die Vorsitzende des Regional- und
Entwicklungsausschusses,
Frau Anke Götsch

SSW Kreistagsfraktion
Rendsburg - Eckernförde
Kreishaus, Kaiserstraße 8-10
24768 Rendsburg

Antrag über einen zusätzlichen Paragrafen zur „Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung“ in der zurzeit geltenden Fassung vom 19. Dezember 2017 zur Sitzung des Regional- und Entwicklungsausschusses am 05. Mai 2021

Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende,
die SSW Kreistagsfraktion beantragt, dass die Mitglieder des Regional- und Entwicklungsausschusses dem Hauptausschuss und dem Kreistag empfehlen mögen, die Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung durch den Paragrafen § XX „Zumutbarkeit im Hinblick auf die Schülerbeförderung von Grundschülerinnen und -schülern“ zu ändern.

Der SSW schlägt vor, sich am
„§ 7 Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle“
der gültigen Satzung zur Schülerbeförderung zu orientieren.

Der Vorschlag des SSW lautet wie folgt:

§ XX

Zumutbarkeit im Hinblick auf die Schülerbeförderung von Grundschülerinnen und -schülern

- (1) Die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Schüleronderlinien ist in der Regel nicht zumutbar, wenn
- a) Grundschülerinnen und -schüler der Klassenstufen 1-4 nicht ohne Umstiege vom Wohnort zum Schulort gelangen können
 - b) Grundschülerinnen und -schüler der Klassenstufen 1-4 an Haltestellen ein- und aussteigen müssen, deren bauliche Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums nicht an die speziellen

Sicherheitsbedürfnisse von Kindern nach § 10 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein ausdrücklich normiert sind.

Begründung:

Seit der Einführung des integralen Taktfahrplans im Öffentlichen Nahverkehr zum Jahresbeginn 2021 ist die Beförderung schulpflichtiger Kinder durch den Linienverkehr nach § 42 PBefG sowie des schienengebundenen Verkehrs nach § 4 PBefG und nach § 1 Abs. 2, § 2 Abs.1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und in einer Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 Nr. 2 PBefG gesetzlich geregelt.

Wie aus der Kieler Nachrichten-Ausgabe vom Sonnabend, den 20. März 2021 zu entnehmen ist, gibt es jedoch noch erhöhten Optimierungsbedarf bei der Integration der Beförderung schulpflichtiger Kinder. Stand 01. März liegt dem Kreis eine Liste mit 50 Eingaben besorgter Eltern zu dieser Problematik vor (siehe Anlage 1 Artikel KN-Ausgabe, 20.03.21). Bereits in der Sitzung des Regional- und Entwicklungsausschusses vom 17. März 2021 wurde überparteilich der Wunsch an die Kreisverwaltung geäußert, dass Grundschülerinnen und -schüler ohne Umstieg vom Wohnort in ihre Schule gelangen können.

Laut KN-Bericht sei laut Fachbereichsleitung des Kreises für Umwelt-, Kommunal- und Ordnungswesen, qua Amt Herr Dr. Martin Kruse, mit dem zuständigen regionalen ÖPN-Verkehrsunternehmen Autokraft vereinbart worden, dass die Schülerinnen und Schüler ohne Umstieg von und zu ihrem Wohnort und zur Schule gebracht werden.

Die SSW-Fraktion möchte durch die Änderungssatzung Rechtsicherheit schaffen, weil der Passus der zurzeit gültigen Satzung des Kreises Rendsburg-Eckernförde über die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung „Raum für Auslegungen“ bietet, dem sowohl seitens der Kreispolitik als auch der Fachbereichsleitung des Kreises Rendsburg-Eckernförde für Umwelt-, Kommunal- und Ordnungswesen entschieden entgegenzutreten ist.

In der gültigen Satzung heißt es im § 4 Beförderungsarten Abs. 2 „Der Träger der Schülerbeförderung bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter der Zumutbarkeit für die Schülerinnen und Schüler, ...“.

Dieser Ausdruck birgt – wie bereits dargestellt- Raum für freie Interpretationen, was als zumutbar anzusehen ist und was nicht, weshalb unter anderem im § 7 der Satzung ja auch die „Zumutbarkeitsgrenzen im Hinblick auf Wartezeiten und Wege zur Haltestelle“ explizit näher definiert worden sind.

Der SSW bittet daher die Ausschussmitglieder um Empfehlung des Antrags für den Hauptausschuss und den Kreistag.

Mit freundlichen Grüßen

Susanne Storch

stellvertr. Fraktionsvorsitzende

Anhänge:

- 1) KN-Beitrag vom 20. März 2021
- 2) Schulwegsicherung-Erlass_v_08_03_05 des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein

Schülerbeförderung soll besser werden

Fehlende Anschlüsse oder keine Haltestellen, Autokraft und Kreis suchen Lösungen

VON PAUL WÄGNER

RENDSBURG. Nach wie vor ruht es bei der Schülerbeförderung im Kreisgebiet. Nach der Einführung des integralen Taktfahrplans im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Jahresbeginn mit rund 2050 Fahrten pro Tag und neuen Abfahrtszeiten häufen sich vielerorts die Beschwerden von Eltern. Der Kreis hat eine Liste mit 50 Eingaben (Stand 1. März) veröffentlicht, an denen Kreis, Schulträger und Autokraft in den kommenden Wochen und Monaten arbeiten wollen.

Die Liste ist lang und enthält für den Bereich der Schülerbeförderung fehlende Anschlüsse, lange Wartezeiten oder gestrichene Haltestellen zwischen Schwansen und Hohenwestedt. Das Thema beschäftigt auch die Politik. In der jüngsten Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses berichteten mehrere Abgeordnete, dass sie oft auf den Schulbusverkehr angespro-

chen werden. So sagte Erle Fandrey (CDU), „Der Schulverkehr ist beim ÖPNV für uns das A und O. Die Politik hatte den ausdrücklichen Wunsch, dass die Grundschüler ohne Umstieg vom Heimort in die Schule kommen

Wir glänzen

nicht durch Abwesenheit,

wir stellen uns der Verantwortung.

Martin Kruse,
zuständig für den Verkehr im Kreis

Sven Thomsen, Niederlassungsleiter der Autokraft, räumte Fehler beim Start des ÖPNV ein. So sei man im Januar mit einer Pünktlichkeitsquote von 80 Prozent (erlässt werden Verspätungen von mehr als sechs Minuten) gestartet. Jetzt habe man eine Quote von mehr als 90 Prozent erreicht. „Wir wollen aber noch besser werden“, so der

Chef der Autokraft. So sollte zum 19. April bei 49 von 69 Linien etwas geändert werden. Dazu liefen unter anderem Gespräche mit den Schulverbänden. Martin Kruse, Leiter des Fachbereichs Umweltschutz, Kommunal und Ordnungswesen beim Kreis und zuständig für den ÖPNV, kündigte an, dass es zum 1. August weitere Anpassungen von Linienführung und Umstiegszeiten geben werden. Die 50-Punkte-

Liste werde nach und nach abgearbeitet, ein Teil der Probleme konnte gelöst werden. Auch Kruse bekräftigte, dass mit der Autokraft vereinbart sei, dass Grundschülerinnen und Grundschüler auf dem Land ohne Umstiege in die Schule und zurück kommen. Aber: „Die Verantwortung für den Schülertransport liegt auf der lokalen Ebene“, so Kruse mit Blick auf die Schulträger, die als Ergänzung zum ÖPNV auch eigene Busse schicken können.

Martin Kruse versicherte, dass sich die Kreisverwaltung



Mit dem neuen Fahrplan seit Jahresbeginn gibt es auch neue Abfahrtszeiten für die Schüler.

FOTO: BURKHARD KITZELMANN/ARCHIVO

und das ÖPNV-Team jede Beschwerde ansehe und nach Lösungen suchen. Dazu wurde das Personal aufgestockt und eine Arbeitsgruppe für das Thema Schülerbeförderung eingerichtet. „Wir glänzen nicht durch Abwesenheit, wir stellen uns der Verantwortung.“ Nach spätestens zehn Tagen sollen die Absender der Beschwerden eine Antwort bekommen. Bei der Lösung der Probleme im Schülerverkehr gehe der Kreis nach einem Stufenplan vor.

Alle Eingaben landen in einem Themenspeicher. Anpassungen bei Routen und Fahrzeiten, die nicht sofort umgesetzt werden können, erfolgen zum 19. April, zum 1. August oder zu Beginn kommenden Jahres. Ende dieses Monats sollen die geänderten Fahrzeiten auf der Internetseite der Autokraft angezeigt werden. Umgehend nach den Änderungen im kommenden Monat wolle die zuständige Arbeitsgruppe die Ämter und Gemeinden erneut aufsuchen. „Ich gehe davon aus, dass wir in Kürze alles in einem guten Format bekommen“, so Kruse.

Landesbetrieb
Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
- Betriebssitz Kiel -

mit Nebenabdrucken
für die **Niederlassungen Flensburg, Itzehoe, Lübeck, Rendsburg**

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, Heide, Henstedt-Ulzburg, Husum, Itzehoe, Norderstedt,
Pinneberg, Quickborn, Reinbek, Rendsburg, Schleswig, Wedel

nachrichtlich:

Innenministerium
des Landes Schleswig-Holstein
- IV 42 -
Düsternbrooker Weg 92

24105 Kiel

Ministerium für Bildung,
Wissenschaft, Forschung und Kultur
des Landes Schleswig-Holstein
- III 16 und III 52 -
Brunswiker Straße 16 - 22

24105 Kiel

Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung

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.

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 die Anlage von Straßen (RAS)
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE)
- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV)
- 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 / 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 kleineren 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 27. November 1998 (Amtsbl. Schl.-H. S. 988)** 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 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 straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht:

- **Lichtzeichenanlagen**
 - § 43 Abs. 1 StVO
- **Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)**
 - Zeichen 293 i.V.m. Zeichen 350 StVO
- **Gefahrzeichen**
 - Zeichen 136 StVO (Kinder), ggf. mit Zusatzzeichen „Schule“ oder „Schulweg“
- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
 - Zeichen 274 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1001-30 VzKat (Länge der Verbotsstrecke) und / oder Zusatzzeichen 1042 VzKat (zeitliche Beschränkung)
- **Überholverbote**
 - Zeichen 276 StVO
- **Fahrstreifenbegrenzungen**
 - Zeichen 295 StVO

- **Haltverbote**
 - Zeichen 283 StVO, ggf. mit Zusatzzeichen 1042 VzKat (zeitliche 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

In diesem Zusammenhang 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) - Ausgabe 1992 mit Teilfortschreibung 2003** - geregelt.

Darüber hinaus enthalten die **Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) - VkBl. 2001 S. 474** - auch 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 bzw. 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, Fahrbahnüberquerung ohne Unterbrechung).

2. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)

Bei der Neufassung der **Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) - VwV-StVO S. 474** - wurden vor allem die verkehrlichen Einsatzgrenzen für die Anordnung von Fußgängerüberwegen sowie Lichtzeichenanlagen wesentlich herabgesetzt, um auch den Belangen besonders schutzbedürftiger Personen (u. a. Schulkinder) bereits grundsätzlich Rechnung zu tragen. Vor diesem Hintergrund ist ein Abweichen von den neuen (abgesenkten) Richtwerten nur noch 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 nicht gegeben sind,
- andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Verhältnisse nicht geeignet oder nicht ausreichend sind.

Bei den u. a. zur Schulwegsicherung vorgesehenen Fußgängerüberwegen ist die Beachtung der Einzelbestimmungen 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 Verkehr verfügen und deshalb Schwierigkeiten bei der Einschätzung von Entfernungen und Ge-

schwindigkeiten 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. Gefahrzeichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen

Im Nahbereich von Schulen sollte das **Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder)** aufgestellt werden, zumal die Existenz einer Schule für die Verkehrsteilnehmer aus der Örtlichkeit selbst oft nicht erkennbar ist.

Sofern außerhalb von geschwindigkeitsbeschränkten Zonen (Zeichen 274.1 StVO) Querungsstellen im Nahbereich von Schulen noch nicht in angemessener Entfernung mit Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sollte auf den betreffenden innerörtlichen Straßenabschnitten das **Gefahrzeichen 136 StVO (Kinder) in Kombination mit dem Zeichen 274-53 VzKat (30 km/h)** aufgestellt werden.

Bei bereits vorhandenen Lichtzeichenanlagen sind solche Schilderkombinationen unter Berücksichtigung der speziellen örtlichen Verhältnisse auf besondere Ausnahmefälle zu beschränken (vgl. § 45 Abs. 9 StVO).

Ungeachtet der Bestrebungen des Bundes und der Länder zum Abbau des Schilderwaldes im Straßenverkehr wird die Möglichkeit der Kombination einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit einem Gefahrzeichen auch nach der künftigen VwV-StVO grundsätzlich erhalten bleiben.

Voraussetzung ist, dass ein zusätzlicher Hinweis auf die Art der bestehenden Gefahr für ein daran orientiertes Fahrverhalten unerlässlich ist. Diese Voraussetzung kann im Rahmen der Schulwegsicherung als erfüllt angesehen werden.

Bei der Anordnung des speziellen **Gefahrzeichens 136 StVO (Kinder)** besteht grundsätzlich keine zwingende Notwendigkeit für ein erläuterndes Zusatzzeichen. Im Rahmen der Schulwegsicherung erscheint dies jedoch sachgerecht, so dass weiterhin die **Zusatzzeichen „Schule“ bzw. „Schulweg“** Verwendung finden sollten.

Das **Zeichen 274 StVO** kann ebenfalls mit Zusatzzeichen versehen werden. Mit dem **Zusatzzeichen 1001-30 VzKat („auf . . . m“)** kann die **Länge der Verbotsstrecke** angegeben werden.

Außerdem ist es nach der VwV zu den §§ 39 bis 43 StVO seit einigen Jahren möglich, auch statische **Tempolimits bezogen auf bestimmte Wochentage und**

Stunden zeitlich zu beschränken (Zusatzzeichen 1042 oder 1040 VzKat).

Von dieser Möglichkeit sollte auch im Rahmen der Schulwegsicherung häufiger Gebrauch gemacht werden, zumal eine solche Differenzierung geeignet ist, die Plausibilität und Akzeptanz eines angeordneten Tempolimits wesentlich zu erhöhen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit der Beschilderung sollte jedoch eine Häufung von Verkehrszeichen und Zusatzzeichen vermieden werden.

Daher kann es sich z. B. in den Fällen eines zeitlich beschränkten Tempolimits empfehlen, auf die Angabe der Länge der Verbotsstrecke (Zusatzzeichen 1001-30 VzKat) zu verzichten und statt dessen am Ende der Verbotsstrecke das Zeichen 278-53 VzKat (Aufhebung 30 km/h) oder das Zeichen 274-55 VzKat (50 km/h) aufzustellen.

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

Nach § 39 Abs. 2 StVO können mehrere Verkehrszeichen und Zusatzzeichen gemeinsam auf einer **weißen Trägerfläche** aufgebracht werden.

Die **Größe der Trägerfläche** ist im Rahmen der Schulwegsicherung so zu bemessen, dass das Zeichen 274-53 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 Verkehrsanordnung zugrunde liegen.

4. Überholverbote und Fahrstreifenbegrenzungen

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

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

Sofern ein zusätzliches Überholverbot anzuordnen ist, sollte auch dieses Verbotsschilderung gemeinsam mit dem Gefahrzeichen und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Trägerfläche aufgebracht sein. Zuvor ist jedoch aus Gründen der Übersichtlichkeit der Beschilderung stets zu prüfen, 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.

5. 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.

Eine auf die Schulzeiten abgestimmte zeitliche Beschränkung kann erheblich dazu beitragen, die Akzeptanz solcher Haltverbote insgesamt zu erhöhen.

6. Radwege (einschl. Radfahrstreifen)

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

Grundsätzlich sind bei der **Ausweisung benutzungspflichtiger Radwege (Zeichen 237 / 240 / 241 StVO)** die allgemeinen 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 eventuellen Abweichungen von den ggf. in der VwV-StVO vorgegebenen Regelmaßen für die empfohlene Breite benutzungspflichtiger Radwege.

Hierzu wurde bereits in der Dienstbesprechung mit den Straßenverkehrsbehörden am 6.11.1997 die Regelung getroffen, dass eine Kennzeichnung solcher Radwege auch bei maßvoller Unterschreitung der vorgegebenen Mindestbreiten erforderlich und vertretbar sein kann, wenn die Verkehrsbehörde nach sorgfältiger Abwägung der Gefahren, die von der Benutzung der Fahrbahn bzw. des nicht den Regelmäßen entsprechenden Radweges ausgehen, zu dem Ergebnis kommt, dass die Anordnung der Benutzungspflicht für die Radfahrerinnen und Radfahrer in deren Interesse unbedingt notwendig ist.

Im Rahmen dieser Ermessensentscheidung sind das örtliche Unfallgeschehen, die Verkehrsstärke und -zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs, die Frequentierung der Sonderwege durch einzelne Nutzergruppen, die möglichen Konfliktsituationen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sowie eventuelle Gefährdungen des Radverkehrs durch mehrfache Fahrbahnquerungen (bei der Freigabe linker Radwege) zu berücksichtigen.

7. Gehwege mit zugelassenem Radverkehr

Die **Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr (Zusatzzeichen 1022-10 VzKat zu Zeichen 239 StVO)** kann in Betracht kommen, wenn ein baulich angelegter Radweg nicht vorhanden und die Anlage eines Radfahrstreifens nicht möglich ist.

8. 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.

9. 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.

Die vorstehend unter den Nummern 1 bis 5 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, Kinderheime, Altenheime und vergleichbare Einrichtungen)** anzuwenden.

In diesem Zusammenhang ist jedoch stets zu ermitteln, inwieweit tatsächlich ein konkreter Querungsbedarf der als besonders schutzbedürftig geltenden Personengruppen gegeben ist. Sofern nach dem Ergebnis dieser Prüfung eine besondere Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 StVO) besteht, kann eine entsprechende Beschilderung vorgenommen werden.

Die dabei ggf. erforderlichen Zusatzzeichen werden (soweit nicht bereits geschehen) hiermit auf der Grundlage der Ziffer III Nr. 17 Buchst. 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 wesentlich stärker als bisher berücksichtigt werden.

Erkenntnisse, die im Rahmen der Umsetzung der „Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen“ (gemeinsamer Erlass des IM und des MWAV vom 4. April 1996 in der jeweils geltenden Fassung) 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 (einschl. der Zugänge) sowie die Aufstellung von Schulwegplänen.

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

Aufhebung von Erlassen

Die Erlasse vom 18. April 1991, 13. August 1991, 26. August 1991, 5. September 1991, 7. August 1992 und 16. April 1999 werden hiermit aufgehoben.

gez.

Karl-Werner Schunck