



ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Beteiligt:

40 Fachbereich Schule

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Schulstraßen

Beratungsfolge:

28.08.2024 Bezirksvertretung Hohenlimburg

29.08.2024 Bezirksvertretung Haspe

29.08.2024 Bezirksvertretung Eilpe/Dahl

03.09.2024 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

04.09.2024 Bezirksvertretung Hagen-Nord

05.09.2024 Haupt- und Finanzausschuss

11.09.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.



Kurzfassung

entfällt

Begründung

Insbesondere an Grundschulen ist oftmals zu beobachten, dass Schulkinder mit Kraftfahrzeugen bis vor den Haupteingang gebracht bzw. dort abgeholt werden. Dies kann zu kritischen Verkehrssituationen führen, wenn der Bring- und Holverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen (Stauungen, Parkraumsuche, Park- und Wendemanöver, Rangiervorgänge etc.) auf Schulkinder trifft, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Unter einer "Schulstraße" ist im derzeitigen Sprachgebrauch die temporäre Sperrung einer Straße für den Kfz-Verkehr im Nahbereich einer Schule zu den maßgeblichen Bring- und Holzeiten zu verstehen.

Es gibt in Deutschland noch keine bundeseinheitlichen Regelungen zu "Schulstraßen" in der Straßenverkehrsordnung (StVO), weswegen in den Kommunen oftmals darüber Unsicherheit besteht, ob die Anordnung von Schulstraßen durch Verkehrszeichen mit dem geltenden Rechtsrahmen der StVO vereinbar ist.

Auf der Verkehrsingenieurbesprechung NRW am 07.12.2023 wurde das mögliche Vorgehen zur Einrichtung von "Schulstraßen" erarbeitet. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) als oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes hat das entsprechende Protokoll als Erlass an alle örtlichen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden versandt.

Hierin wird aufgezeigt, wie Schulstraßen grundsätzlich mit dem vorhandenen Instrumentarium der Straßenverkehrsordnung (StVO) und auf Basis des aktuellen Straßenrechts regelkonform eingerichtet werden können und welche Aspekte dabei zu beachten sind. Dieser Erlass hat keine rechtsbindende Wirkung und ist als informative und zweckdienliche Handlungsempfehlung zu betrachten oder zu nutzen, sofern vor Ort in den Kommunen erwogen wird, eine "Schulstraße" einzurichten.

Um sich inhaltlich und im Hinblick auf eine rechtssichere Anordnung des Themas zu nähern, empfiehlt das MUNV die Berücksichtigung der nachfolgend auszugsweise dargelegten Grundlagen.

Im begründeten Einzelfall können Schulstraßen auf Grundlage eines sorgfältig durchzuführenden Abwägungsprozesses zu bestimmten Tageszeiten dauerhaft durch Verkehrszeichen oder fest eingebaute Sperrelemente (Schranken, versenkbare Poller etc.), aber auch temporär im Rahmen von Veranstaltungen oder Verkehrsversuchen, eingerichtet werden.

Im Vorfeld einer dauerhaften Einrichtung einer Schulstraße muss in jedem Fall die Änderung der Widmung der Straße stehen, da durch den temporären Ausschluss des Kfz-Verkehrs der Gemeingebräuch der öffentlichen Straße beschränkt wird. Dies gilt selbst dann, wenn die Sperrung eine nur kurze Zeitspanne im Tagesverlauf umfasst. Maßgeblich ist, dass sie auf Dauer angelegt ist und somit ständig



wiederkehrt. Von daher hat zuvor die Durchführung eines strassenrechtlichen Teileinziehungsverfahrens gemäß § 7 Absatz 1 Satz 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) zu erfolgen.

Der Erlass spricht Empfehlungen zur Wahl der geeigneten Verkehrszeichen und Zusatzzeichen aus, die je nach Art, Lage und Funktion der Straße sehr unterschiedlich sein können.

Die Kommunen werden dahingehend sensibilisiert, dass diese im Zuge der Prüfung der Einrichtung einer Schulstraße die verschiedensten begleitenden Untersuchungen durchzuführen haben. Dies betrifft umfangreiche Bestandsaufnahmen der Ist-Situation im direkten Umfeld der Schule, wie auch in dem angrenzenden Wohnquartier. Mögliche Verlagerungen von Problemen in Bezug auf die Themen Verkehrssicherheit und Verkehrsmengen in andere Bereiche sind zu vermeiden, da auch sie zumeist einen Schulweg darstellen.

In diesem Zusammenhang sollte stets geprüft werden, ob und wo spezielle strassenverkehrsrechtlich flankierte Hol- und Bring-Zonen ("Elternhaltestellen") im weiteren Umfeld der Schulen als zusätzliche Maßnahme eingerichtet werden können, an denen Schulkinder, die mit dem Kfz zur Schule gefahren werden, aussteigen und den letzten Weg bis zur Einrichtung zu Fuß gehen können. Auch diese können nicht überall eingerichtet werden, sondern bedürfen einer genauen Analyse des Umfelds der Schule. Es kann mitunter auch Schulen geben, an denen keine Hol- und Bring-Zone eingerichtet werden kann.

Eine Schulstraße kann nicht auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen eingerichtet werden, denn diese haben eine überörtliche Funktion und müssen durchgängig befahrbar sein. Auch bei Haupterschließungsstraßen in Wohngebieten dürfte eine Schulstraße ausscheiden, wenn es keine zumutbaren alternativen Verbindungen für Autofahrende gibt.

Darüber hinaus weist das MUNV darauf hin, dass die Anwohnenden der gesperrten Straße ihre Wohnhäuser auch zu den Sperrzeiten erreichen müssen. Dies gilt auch im Rahmen weiterer berechtigter Anliegen, etwa für soziale Dienste wie Pflege- oder Verpflegungsdienste. Hierfür könnten Einzel-Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 StVO zweckdienlich sein oder, sofern die Anlage von Schranken oder versenkbbaren Pollern zur Anwendung käme, die Ausgabe von Chipkarten oder Schlüsseln zum Öffnen der Sperren.

Über die Wahl einer hierfür geeigneten Straße und die Durchführung der Einrichtung einer Schulstraße vor Ort, insbesondere den hierfür erforderlichen Abwägungsvorgang aller berechtigter Interessen unter besonderer Berücksichtigung milderer Mittel als eine Straßensperrung, entscheiden allein die Kommunen.

Die Verwaltung sieht in der "Schulstraße" grundsätzlich einen weiteren Baustein zur Verbesserung der Situation von Kindern und Jugendlichen im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements.

Eine Straßensperrung sollte aber nicht automatisch das erste Mittel der Wahl sein und auch nicht alleine stehen. Das schulische Mobilitätsmanagement hat das Ziel, den aktiven Schulweg von Kindern und Jugendlichen zu Fuß und mit dem Fahrrad durch gezielte Maßnahmen und Programme zu fördern und sicherer zu machen. Ein



aktiver Schulweg fördert vielfältige Kompetenzen. Erlernen Kinder bereits im Schulalter ein selbstständiges und aktives Mobilitätsverhalten, erhalten Sie dieses auch im Erwachsenenalter eher bei.

Hierbei spielt die Schule als Vermittlungs- und Lehrort für Wissen sowohl für die Kinder, als auch die Eltern eine ganz entscheidende Rolle als Multiplikator. Durch die Nutzung entsprechender Programme und praktischer Maßnahmen im Unterricht können Kinder früh lernen, dass sich Mobilität sehr vielfältig gestalten lässt. Eine gute Kommunikation auch mit den Eltern über Elternbriefe, Info-Abende und Aktionstage ist hierbei wichtig und kann auch ein wichtiger Baustein zur Vermeidung von Fehlverhalten im Schulumfeld sein.

Neben der Behandlung im Unterricht stellen die Wege zur Schule ebenfalls ein wichtiges Handlungsfeld des schulischen Mobilitätsmanagements dar. Hier ist auch die Kommune in ihrer Rolle als Schulträger, als Straßenverkehrsbehörde sowie als Akteur der Sozial-, Stadt- und Verkehrsplanung gefordert. Wichtig für die zielgerichtete Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist immer ein enger Austausch zwischen den Fachdiensten der Verwaltung und den Schulen.

Jedes Instrument des schulischen Mobilitätsmanagements ist in der Praxis nur wirksam, wenn es von Eltern und Kindern auch angenommen und von Seiten der Schule unterstützt wird. Nicht immer werden Fahrverbote eingehalten oder eingerichtete Hol- und Bring-Zonen akzeptiert. Vielerorts hat es sich bewährt, über die Schulen die direkte Kommunikation zu den Eltern zu suchen und sie aktiv einzubinden.

Die Verwaltung wird sich in enger Zusammenarbeit mit den Schulen mit dem Thema Schulstraßen befassen und die bereits vorhandenen konkreten Anträge prüfen.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez.

Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez.

Dr. André Erpenbach
Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

Anzahl:

Beigeordnete/r

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____
