

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und  
Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

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

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr  
Schleswig-Holstein

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:  
RAD.SH, ADFC, VCD

Ihr Zeichen: /  
Ihre Nachricht vom: /  
Mein Zeichen: VII 438 - 11534/2025  
Meine Nachricht vom: /

Erik Kammholz  
[Erik.Kammholz@wimi.landsh.de](mailto:Erik.Kammholz@wimi.landsh.de)  
Telefon: +49 431 988-4736  
Telefax: +49 431 988 617-4736

16. April 2025

## Informationsschreiben zur Einrichtung von Schulstraßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen Monaten wurden an das MWVATT vermehrt Fragen bzgl. der rechtssicheren Einrichtung von sogenannten Schulstraßen herangetragen. Eine Schulstraße ist kein feststehender Begriff des Straßenrechts oder des Straßenverkehrsrechts. Als Schulstraße wird die meist temporäre Sperrung einer Straße für den motorisierten Individualverkehr im Umfeld von Schulen bezeichnet. 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. Für die Einrichtung von Schulstraßen bedarf es keiner Rechtsänderung. Mit diesem Informationsschreiben sollen die verschiedenen rechtlichen Möglichkeiten zur Einrichtung von Schulstraßen übersichtlich dargestellt werden. Die nachfolgenden Ausführungen sind dabei lediglich als Anregungen, nicht jedoch als Weisung für ein bestimmtes Handeln der Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörden zu verstehen. Sofern die beteiligten Behörden sich zur Umsetzung bestimmter Maßnahmen entscheiden, kann dies aber dazu führen, dass weitere Schritte erforderlich werden (z.B. Beteiligung weiterer Behörden). Auf diese Folgen wird in diesem Informationsschreiben an den jeweiligen Stellen hingewiesen.

## **1. Schulstraße nach dem Straßenrecht**

In der Regel dienen Straßen auch zur Nutzung durch Kraftfahrzeuge. Eine Schulstraße soll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dies erfolgt typischerweise nicht dauerhaft, sondern 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 eingezogen werden gemäß § 8 StrWG SH. 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.

## **2. Schulstraße nach dem Straßenverkehrsrecht**

Grundsätzlich ist die Einrichtung einer Schulstraße auch aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen möglich. Bei dauerhaften straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, durch die Verkehrsarten ausgeschlossen werden, für die die Straße gemäß Widmung eigentlich vorgesehen ist, ist aber aufgrund des „Vorbehalts des Straßenrechts“ eine anschließende straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich (vgl. VwV-StVO zu § 45 Abs. 1-1e Rn. 45a). In der Praxis dürfte es daher in diesen Fällen zweckdienlicher sein, zunächst eine straßenrechtliche Teileinziehung vorzunehmen und im Anschluss die beschränkte Widmung der Straße mittels Verkehrszeichen auszuweisen oder durch bauliche Sperrungen umzusetzen. Aus diesem Grund werden die dauerhaften straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Einrichtung einer Schulstraße nur der Vollständigkeit halber unter 2.1 bzw. 2.2 kurz dargestellt.

### **2.1. Schulstraße auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO**

Der (temporäre) Ausschluss von bestimmten Verkehrsarten ist straßenverkehrsrechtlich als Verbot bzw. Beschränkung des fließenden Verkehrs zu werten. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO muss für eine solche Maßnahme eine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden. Die Anforderungen für den Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage sind sehr hoch.

Naheliegender ist, eine mögliche Gefährdung der Verkehrssicherheit von Kindern zu prüfen. Vor Schulen herrschen oftmals unübersichtliche Verkehrssituationen, die z.B. durch haltende Kfz auf der Fahrbahn oder Rangier- und Wendemanöver ausgelöst werden. Kinder können in diesen Verkehrsumständen aufgrund ihrer geringen Körpergröße leicht übersehen werden und können ggf. die Fahrbahn selbst nicht gut einsehen. Darüber hinaus sind Kinder leichter abgelenkt als Erwachsene und können Gefahren und Geschwindigkeiten noch nicht so gut einschätzen.

Neben der Gefahr für die Verkehrssicherheit ist aufgrund der zuvor beschriebenen Verkehrsumstände vor Schulen auch eine Gefährdung der Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs denkbar.

### **2.2. Schulstraße auf Grundlage von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO**

Grundsätzlich möglich ist die Einrichtung einer Schulstraße auch zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO. Auch in diesen Fällen bedarf es gemäß geltender Rechtsprechung aber des Nachweises einer konkreten Gefahrenlage.

### **2.3. Schulstraße auf Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO (Verkehrsversuch)**

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 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. Nur so kann sichergestellt werden, dass die angeordneten Maßnahmen auch unmittelbar nach Beendigung des Verkehrsversuchs weitergelten.

### **3. Allgemein zu berücksichtigende Aspekte**

#### **3.1. Einrichtung von Schulstraßen nicht auf klassifizierten Straßen**

Klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind für die Aufnahme des überörtlichen Verkehrs vorgesehen. Die Einrichtung von Schulstraßen kommt auf klassifizierten Straßen nicht in Betracht, da eine dauerhafte Sperrung für den Kfz-Verkehr nicht mit der Einstufung als klassifizierte Straße vereinbar wäre.

#### **3.2. Beschilderung**

Die StVO sieht für die Einrichtung einer Schulstraße kein gesondertes Verkehrszeichen vor. 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) ausgesperrt 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 Verkehrszeichen 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.

### **3.3. Physische Sperrelemente**

Um das regelwidrige Befahren von Schulstraßen zu verhindern können physische Sperrelemente (z.B. Sperrpfosten und Schranken) eine sinnvolle Maßnahme darstellen. 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 aber 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.

### **3.4. 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. Sofern Schulstraßen zusätzlich mit physischen Sperrelementen gesichert sind, können die Anwohnenden z.B. Schlüssel oder Chipkarten zum Öffnen der Sperrelemente erhalten.

Ungeeignet für Schulstraßen ist hingegen 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.

### **3.5. Beteiligte Akteure**

Vor der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach § 45 StVO ist nach VwV-StVO zu § 45 Rn. 1 die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Bei allen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen ist es in jedem Fall sinnvoll zusätzlich auch die Schulleitung, Schüler- und Elternvertretungen und Anwohnende in die Planung einzubeziehen. Es sollte dabei ergebnisoffen diskutiert werden, mit welchen Maßnahmen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden kann. Abgesehen von Schulstraßen können z.B. auch Fahrradstraßen, Halt- und Parkverbote, Elternhaltestellen oder Einbahnstraßenregelungen in Betracht kommen.

#### **4. Empfehlung**

Sofern unter Berücksichtigung der unter Ziffer 3 genannten Aspekte die Entscheidung zur Einrichtung einer Schulstraße getroffen wurde, ist zu prüfen, auf welchem Weg eine Schulstraße eingerichtet wird. Sofern die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, eignet sich nach Einschätzung des MWVATT zunächst ein Verkehrsversuch nach Ziffer 2.3 dieses Schreibens. Auf diese Weise kann zunächst objektiv festgestellt werden, ob die Einrichtung einer Schulstraße tatsächlich zu einer Verbesserung der Verkehrssituation vor der Schule geführt hat. Außerdem kann beurteilt werden, ob die Einrichtung der Schulstraße zu unerwünschten Nebeneffekten geführt hat, die sich ggf. negativ auf die Verkehrssicherheit an anderer Stelle auswirken. Sofern der Verkehrsversuch insgesamt als positiv bewertet wird und die erprobten Maßnahmen dauerhaft angeordnet werden sollen, muss ein straßenrechtliches Teileinziehungsverfahren eingeleitet werden. Es empfiehlt sich dieses Verfahren rechtzeitig einzuleiten, damit die im Rahmen des Verkehrsversuchs getroffenen Maßnahmen unmittelbar nach Beendigung des Verkehrsversuchs fortgelten können.

Die Landrätinnen und Landräte bitte ich um Bekanntgabe dieses Informationsschreibens bei den Gemeinden und Ämtern ihres jeweiligen Kreisgebiets.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Erik Kammholz