

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein
Postfach 7107, 24171 Kiel

Landräte und (Ober-)Bürgermeister/in
der Kreise und kreisfreien Städte
- Straßenverkehrsbehörden -

Bürgermeisterinnen und Bürgermeister
- Straßenverkehrsbehörden -

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen: 43103 – 641-880/2019-5436/2019-UV-
99611/2023
Meine Nachricht vom:

Tanja Marxen
Tanja.Marxen@lbv-sh.landsh.de
Telefon: 0431 383-2642
Telefax: 0431 / 383-2754

in

16.11.2023

Ahrensburg, Bad Oldesloe, Bad Schwartau, Eckernförde, Elmshorn, Geesthacht, Glinde,
Heide, Henstedt-Ulzburg, Husum, Itzehoe, Kaltenkirchen, Norderstedt, Pinneberg, Quick-
born, Reinbek, Rendsburg, Schleswig und Wedel

Nachrichtlich:

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
des Landes Schleswig-Holstein
Referat 43 – Verkehrsrecht, Luftfahrt –
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa
und Verbraucherschutz des Landes SH
Referat IX 33 – Oberste Forst- und Jagdbehörde –
Fleethörn 29 -31
24103 Kiel

Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport
des Landes Schleswig-Holstein
- Landespolizeiamt -
Dezernat 13, Sachgebiet 13
Mühlenweg 166
24116 Kiel

Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein
- Standorte IZ, FL, HL und RD, Fachbereiche 461, 451 463 und 453 –

Landesjagdverband Schleswig-Holstein e.V.
Bönnhusener Weg 6
24220 Flintbek

Runderlass Straßenverkehr Nr. 16

Anordnungsvoraussetzungen und Verfahren zur Anordnung des Gefahrzeichens 142 (Wildwechsel) mit und ohne Vorschriftzeichen 274 (zul. Höchstgeschwindigkeit)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mitte der 90er Jahre wurde mit dem Landesjagdverband Schleswig-Holstein ein gemeinsames Verfahren zur Prüfung der Anordnung des Gefahrzeichens 142 (Wildwechsel) mit und ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h entwickelt.

Vorgesehen war, dass die Jagdtausübungsberechtigten über eingeführte Meldebögen die Wildunfälle nach der Erfüllung vorgesehener Parameter zur Prüfung einer Anordnung von Gefahr- und Vorschriftzeichen an die Straßenverkehrsbehörde herantragen.

Nähere Informationen können den Protokollen der Dienstbesprechung StVO vom 09.11.1995, TOP 5, 13.11.1996, TOP 4 sowie 09.09.2019, TOP 5 entnommen werden.

Dieses Verfahren wurde insbesondere hinsichtlich der festgelegten Parameter für die Anordnung des Gefahrzeichens 142 und des Vorschriftzeichens 274-70 nach sich häufenden Fragen der Straßenverkehrsbehörden überprüft. Vorrangig bestanden Bedenken hinsichtlich der verhältnismäßig hohen Anforderung an die Unfallzahlen.

Darüber hinaus wurden von der StVO abweichende Beschilderung, wie die Verwendung gelber Trägertafeln und nichtbundeseinheitlicher Zusatzzeichen, bspw. „starker Wildwechsel“ erörtert.

Das nachstehende Verfahren wurde unter Beteiligung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT, Oberste Straßenverkehrsbehörde), des Ministeriums für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS, LPA), des Ministeriums für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz (MLLEV, Oberste Jagdbehörde) sowie dem Landesjagdverband Schleswig-Holstein erarbeitet und abgestimmt.

Das MLLEV und der Landesjagdverband Schleswig-Holstein werden die unteren Jagdbehörden und Jagdtausübungsberechtigten sowie die Jägerschaft entsprechend informieren.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Es wird das generische Maskulinum verwendet. Die Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.

I. Anordnungsvoraussetzungen

Zu den Anordnungsvoraussetzungen wird grundsätzlich auf die Rechtsnormen §§ 40, 41 und § 45 Abs. 9 Satz 2 und 3 StVO sowie die VwV-StVO zu den Zeichen 142 Wildwechsel, 274 Höchstgeschwindigkeit und der gemeinsamen VwV-StVO zu Zeichen 274, 276 und 277 verwiesen. Zu den vorstehenden Punkten wird erläuternd oder ergänzend folgendes ausgeführt:

a) Konkrete Gefahr

Eine konkrete Gefahr liegt nach gängiger Rechtsprechung nicht erst vor, wenn sich eine bestimmte Anzahl von Unfällen realisiert hat; vgl. bspw. BVerwG, Urteil vom 05.01.2001 – 3 C 23/00, beck-online. Eine konkrete Gefahr verlangt lediglich, dass mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ohne das Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde alsbald mit Unfällen zu rechnen ist. Insoweit spielen bei der Beurteilung einer konkreten Gefahr mehrere Faktoren, wie das Verkehrsaufkommen, der Straßenverlauf und -zustand, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und schlussendlich auch die Unfalllage, eine entscheidende Rolle.

Im Zusammenhang mit der Beurteilung von Gefahrenlagen durch Wildwechsel, sind überdies insbesondere Faktoren, wie die Größe der Wildtierpopulation („Wild-dichte“, ein Indikator hierfür kann die Wildnachweisung sein) und das Verhalten der Wildtiere (bekannte Wechselstellen) zusätzlich zu berücksichtigen.

b) Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar und es muss auch nicht mit damit (vermehrte Wildwechsel) gerechnet werden

Ein rechtzeitiges Erkennen der Gefahr (querendes Wild) setzt gute Sichtbarkeit auf die Umgebung der Fahrbahnrandbereiche voraus.

Vielfach wurde in der Vergangenheit das Argument angeführt, dass innerhalb eines bewaldeten Gebietes eine Anordnung des Gefahrzeichens 142 nicht angezeigt sei, da dort stets mit Wildwechsel zu rechnen wäre. Waldgebiete sind von der Anordnung entsprechender Gefahrzeichen nicht grundsätzlich auszuschließen. Es gibt Wildwechsel, die tradiert sind oder sich aus den örtlichen Strukturen im Wald ergeben. Die Anordnung des Gefahrzeichens setzt nicht ein gelegentliches Queren einzelner Wildtiere voraus, mit dem der Verkehrsteilnehmer tatsächlich rechnen kann, sondern eine verstärkte Querung von Wildtieren, die zu einer Verkehrsgefährdung i.S.d. § 45 StVO führen.

II. Zu beteiligende Stellen

Im Zuge der Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen, insbesondere der Anordnung des Gefahrzeichens 142 mit/ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, sind seitens der Straßenverkehrsbehörde folgende Stellen zu beteiligen (vgl. hierzu VwV-StVO, Rn. 1 zu § 45 Abs. 1 bis 1e sowie VwV-StVO zu Zeichen 142):

- zuständige **Polizeidirektion**,
- zuständige **Straßenbaubehörde** sowie
- zuständige **untere Jagdbehörde** und
- die betroffenen **Jagdausübungsberechtigten**

Die unteren Jagdbehörden können bestimmen, dass an ihrer Stelle die von ihnen bestellten **Kreisjägermeister** eingebunden werden.

Soweit die Wildunfälle mehrere Jagdreviere innerhalb eines Kreisgebietes betreffen, können anstelle der Jagdausübungsberechtigten auch die zuständigen Kreisjägermeister teilnehmen.

Die Kreisjägermeister sind gehalten sich in diesen Fällen im Vorwege mit den betroffenen Jagdausübungsberechtigten abzustimmen und diese über die abschließende Entscheidung zu informieren.

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit für einzelne oder mehrere Jagdausübungsberechtigte sich durch einen **Vertreter aus dem Vorstand der Kreisjägerschaft** vertreten zu lassen. Die Vertreter aus dem Vorstand der Kreisjägerschaft sind gehalten, sich in diesen Fällen im Vorwege mit den betroffenen Jagdausübungsberechtigten abzustimmen und diese über die abschließende Entscheidung zu informieren.

Soweit einzelne Jagdausübungsberechtigte nicht durch einen Vertreter aus dem Vorstand der Kreisjägerschaft oder einen Kreisjägermeister vertreten werden, ist ihm die Teilnahme zu ermöglichen.

Die untere Jagdbehörde wird gebeten, den Straßenverkehrsbehörden die Kontaktdaten der jeweils zuständigen Kreisjägermeister und Jagdausübungsberechtigten zeitnah zur Verfügung zu stellen.

III. Verfahren

1. Einleitung der Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen in Zusammenhang mit Wild durch

a) Örtliche Unfallkommissionen oder Straßenverkehrsbehörde

Die örtliche Unfallkommission oder zuständige Straßenverkehrsbehörde leitet die Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen bei Vorliegen einer Unfallhäufungsstelle (UHS) oder Unfallhäufungslinie (UHL) ein. Bezüglich der Definition UHS / UHL wird auf Ziffer 2.1 und 2.2 i.V.m. Ziffer 5.4.1 der Richtlinie für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr verwiesen.

Die Polizei berücksichtigt bei der Feststellung von UHS und UHL regelmäßig nur die qualifizierten Verkehrsunfälle (P, S1 und S2).

Die örtliche Unfallkommission oder zuständige Straßenverkehrsbehörde kann die Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ebenfalls einleiten, wenn vermehrte Wildunfälle im Sinne dieses Erlasses festgestellt wurden, vgl. hierzu die folgenden Ausführungen unter Buchstabe b).

b) Anträge der Jagdausübungsberechtigten

Soweit die Jagdausübungsberechtigten in ihren Bezirken vermehrte Wildunfälle feststellen, können Sie einen Antrag auf Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen an die Straßenverkehrsbehörde richten.

Vermehrte Wildunfälle im Sinne dieses Erlasses sind

- 6 Wildunfälle in einem Kalenderjahr bei punktueller Unfallhäufung (vgl. UHS, bspw. am Ende von Wildschutzzäunen oder eng gefassten Wildtierkorridoren und Querungsanlagen)
- 10 Wildunfälle in einem Kalenderjahr innerhalb eines Bereichs von mind. 1000 m bis max. 3000 m (vgl. UHL)

Es wird hierbei **nicht** zwischen P, S1, S2 oder S3 Unfällen unterschieden.
Zu berücksichtigen sind ausschließlich Unfälle mit Schalenwild (u.a. Damwild, Schwarzwild, Rehwild) sowie Dachsen und Wölfen.

Die Straßenverkehrsbehörde kann lediglich durch den Jagdausübungsberechtigten nachgewiesene Unfälle berücksichtigen. Hierzu soll der Jagdausübungsberechtigte dem Antrag einen Auszug aus dem Tierfundkataster, aus dem die erforderlichen Daten (insbesondere Erfasser, Tierart, Fundort etc.) hervorgehen, beifügen. Die Straßenverkehrsbehörde ist gehalten, hierbei ausschließlich Daten zu berücksichtigen, die nachweislich durch den zuständigen Jagdausübungsberechtigten erfasst wurden.

Soweit kein Nachweis durch das Tierfundkataster geführt wird, stellen die Jagdausübungsberechtigten ihre Anträge über die untere Jagdbehörde / die Kreisjägermeister.

c) Anträge durch die untere Jagdbehörde / die Kreisjägermeister

Die untere Jagdbehörde oder die Kreisjägermeister sind im Fall von vermehrten Wildunfällen im Sinne des Abschnitts III, Nr. 1 Buchstabe b) ebenfalls berechtigt Anträge zu stellen.

Soweit für den Nachweis der Unfälle auf andere Quellen als die polizeilich erfassten Wildunfälle oder die im Tierfundkataster dokumentierten Unfälle zurückgegriffen werden soll, bspw. die Wildnachweisung oder Jagdstreckenmeldung, kann die Straßenverkehrsbehörde diese nur berücksichtigen, wenn die untere Jagdbehörde die Daten aufbereitet an die Straßenverkehrsbehörde übermittelt. Es muss hieraus abzulesen sein, dass es sich bei dem verunfallten Wild tatsächlich nur um Unfälle unter Beteiligung des Straßenverkehrs handelt. Überdies müssen die Unfälle auf einen bestimmten Straßenabschnitt eingegrenzt werden können.

d) Eingaben von Bürger*innen, Verbänden u.w. bei der Straßenverkehrsbehörde.

Die Straßenverkehrsbehörde ermittelt in diesen Fällen in der Regel von Amts wegen und holt die erforderlichen Informationen bei der Polizei, der Straßenbaubehörde sowie der unteren Jagdbehörde und den Jagdausübungsberechtigten ein.

2. Prüfung und Wahl der Maßnahmen

Die Straßenverkehrsbehörden haben bei der Prüfung die rechtlichen Anordnungsvoraussetzungen sowie die unter Abschnitt I und II dargestellten Punkte zu berücksichtigen.

Bei der Entscheidung über mögliche Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass Unfälle i.d.R. nicht monokausal erfolgen. Vielmehr sind sie regelmäßig auf ein Zusammenspiel unterschiedlicher Faktoren zurückzuführen. Vor der Anordnung verkehrsrechtlicher bzw. ggf. ergänzender verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist daher insbesondere zu prüfen, ob

- a) an einer Gefahrenstelle die Sichtbarkeit auf querendes Wild, bspw. durch verstärkte Grünpflege, verbessert werden kann. Hierbei wird darauf hingewiesen, dass auch das Wild Gefahrenquellen, wie herannahende Fahrzeuge, besser einschätzen kann, wenn eine rechtzeitige optische Wahrnehmung ermöglicht wird.

- b) die Wahrnehmbarkeit vorhandener Beschilderungen verbessert werden kann, siehe hierzu auch Abschnitt IV - Beschilderung.
- c) die ggf. vorhandene Beschilderung ausreichend Beachtung findet.
- d) straßenbauliche Maßnahmen in Betracht kommen (bspw. Wildschutzzaun, Wildtierbrücke etc.) oder aufgrund der Erschöpfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen erforderlich werden.

VZ 142 (Wildwechsel)

Die Anordnung des Gefahrzeichens soll erfolgen, wenn vermehrte Wildunfälle i.S.d. Erlasses festgestellt wurden.

VZ 274 (Höchstgeschwindigkeit)

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung kommt insbesondere in Betracht, wenn

- trotz des Vorhandenseins der Gefahrzeichen 142 vermehrte Wildunfälle i.S.d. Erlasses festgestellt werden oder
- eine Unfallhäufungsstelle (UHS) oder –linie (UHL) im Sinne der Richtlinien für die örtliche Untersuchung von Unfällen im Straßenverkehr vorliegt.

In besonders begründeten Einzelfällen, insbesondere, wenn die örtlichen Gegebenheiten Anlass zur Annahme bieten, dass das Gefahrzeichen allein nicht ausreicht, um eine angepasste Fahrweise der Verkehrsteilnehmer zu erreichen, kann die Straßenverkehrsbehörde von den vorgenannten Regelungen abweichen.

Das Ausmaß der Geschwindigkeitsbeschränkung richtet sich nach den besonderen örtlichen Verhältnissen und den Umständen des Einzelfalls. Außerorts an einbahnigen Landstraßen wird i.d.R. eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf **70 km/h** als ausreichend erachtet. Abweichungen sind in begründeten Einzelfällen möglich.

IV. Beschilderung

Hinsichtlich der Beschilderung wird auf die Vorgaben der StVO sowie der VwV-StVO verwiesen. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass

- a) die Verkehrszeichen nur an besonders gefährlichen Straßenstellen beidseitig angeordnet werden dürfen. Die VwV-StVO sieht weder für das Gefahrzeichen 142 noch für das Vorschriftzeichen 274 ausdrücklich eine beidseitige Anordnung vor. Eine beidseitige Anordnung ist daher gesondert zu begründen. Vgl. insbesondere VwV-StVO, Rn. 9 – 11, Ziffer 2, Buchstabe b) sowie Rn. 30, Ziffer 9 Buchstabe b) zu §§ 39 bis 43 StVO.
- b) auch einzelne Verkehrszeichen auf einer weißen Trägertafel aufgebracht sein dürfen, wenn wegen ungünstiger Umfeldbedingungen eine verbesserte Wahrnehmbarkeit erreicht werden soll.

- c) Abweichungen von den Regelgrößen der Beschilderung (vgl. VwV-StVO zu §§ 39 bis 43) grundsätzlich möglich, jedoch gesondert zu begründen sind. Bspw. kann dies zur Verbesserung einer vorhandenen Beschilderung bei vermehrten Wildunfällen i.S.d. Erlasses in Betracht kommen.
- d) mit Zusatzzeichen 1001-30 / -31 die Länge der Strecke angegeben werden kann. Dies macht ggf. in Kombination mit Vorschriftzeichen 274 eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung (Zeichen 278 StVO) entbehrlich.
- e) zeitliche Beschränkungen von Gefahrzeichen i.d.R. nicht angezeigt sind, da das Wild keinen festen Zeiten folgt und Angaben wie „Dämmerung“ nicht hinreichend definiert sind und die Dämmerung im Verlauf des Jahres auch nicht anhand der Uhrzeit festgemacht werden kann.
Saisonale Beschränkungen der verkehrsrechtlichen Anordnung können in Betracht kommen. Die Beschilderung ist in diesen Fällen entweder klappbar auszuführen oder in den Zeiten, in denen sie nicht gilt, abzubauen.

V Nachschau und Abbau

Die betroffenen Stellen haben die ergriffenen Maßnahmen nach einer ausreichenden Gewöhnungsphase, **spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen**, bspw. im Rahmen der ordentlichen Auswertung der Unfallkommission. Die **Anordnungsvoraussetzungen sind nach spätestens 3 Jahren** zu überprüfen. Soweit die Straßenabschnitte keine UHS oder UHL mehr darstellen und auch keine vermehrten Unfälle i.S.d. Erlasses festzustellen sind, haben die Straßenverkehrsbehörden unter Beteiligung der in Abschnitt II genannten Stellen über den Abbau der Beschilderung zu entscheiden. Bei der Überprüfung ist insbesondere zu berücksichtigen, inwieweit sich die besonderen örtlichen und verkehrlichen Begebenheiten sowie bspw. der Wildtierbestand oder etwaige Bezugsquellen (Futter, Wasser) und damit verbundene Trassen des Wildes inzwischen geändert haben.

VI. Schlussbestimmungen

Die in den Dienstbesprechungen StVO vom 09.11.1995, TOP 5 und 13.11.1996, TOP 4 dargelegten Grundsätze werden durch diesen Runderlass ersetzt. Er findet ab dem 01.01.2024 Anwendung.

Die Kreise werden gebeten die Ämter und Gemeinden entsprechend zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen


Marxen