

## **Antrag**

**der Abg. Hermann Katzenstein und  
Nadyne Saint-Cast u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Schulstraßen und Schulzonen – Instrumente für mehr Verkehrssicherheit gegen das allmorgendliche Chaos durch Elterntaxis im direkten Schulumfeld**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. was die Begriffe Schulstraße und Schulzone nach Auffassung der Landesregierung bedeuten, insbesondere für die Befahrung durch motorisierten Individualverkehr, Elterntaxis, ÖPNV (inklusive Schulbusse) oder Anwohnende;
2. inwiefern Schulstraßen und Schulzonen zur Verkehrssicherheit und Attraktivität der Schulwege sowie zur Lebensqualität von Schulkindern beitragen können;
3. wie die Landesregierung die sogenannten Elterntaxis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Verkehrskompetenz von Schulkindern bewertet;
4. wie viele Verkehrsunfälle im direkten Schulumfeld in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren verzeichnet wurden (bei Personenschaden bitte jährlich aufgeschlüsselt nach Leicht- und Schwerverletzten und Toten sowie nach Verkehrsmittel und Alter der Unfallgeschädigten);
5. welche Ziele sich die Landesregierung für die Verkehrssicherheit im Schulumfeld gesteckt hat, insbesondere hinsichtlich der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen;
6. ob nach geltendem Recht auf Bundes- und Landesebene die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen bereits heute möglich ist, unter Darlegung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen;

7. welche verkehrsrechtlichen Änderungen sich die Landesregierung vonseiten des Bundes im Hinblick auf die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen wünscht;
8. ob kommunale Verwaltungen die verkehrsbehördliche Anordnungs-kompetenz zur Einrichtung einer Schulstraße oder Schulzone besitzen, oder ob hierfür zwingend ein politischer Gremienbeschluss erforderlich ist (bitte unter Darlegung der rechtlichen Hintergründe);
9. inwiefern der Landesregierung bereits Beispiele für Schulstraßen oder Schulzonen in Baden-Württemberg bekannt sind;
10. welche Erkenntnisse der Landesregierung im Zusammenhang mit Schulstraßen und Schulzonen bisher vorliegen;
11. welche Pläne die Landesregierung verfolgt, um die Kommunen im Land bei der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen zu unterstützen, unter Darlegung der Fördermöglichkeiten;
12. wann mit dem Erscheinen einer Regellösung zur Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen zu rechnen ist, wie in den Bausteinen der Fußverkehrsstrategie des Landesverkehrsministeriums angekündigt.

28.2.2025

Katzenstein, Saint-Cast, Achterberg, Dr. Aschoff, Braun, Frank, Gericke, Dr. Geugjes, Häffner, Hentschel, Joukov, Marwein, Mettenleiter, Nentwich, Nüssle, Poreski, Tuncer GRÜNE

### Begründung

Ein selbstaktiv zurückgelegter Schulweg ist für Kinder und Jugendliche von großer Bedeutung. Er fördert nicht nur Verkehrskompetenz, Selbstständigkeit und Gesundheit, sondern trägt auch zur sozialen Teilhabe bei, verbessert die kognitive Lernfähigkeit durch Bewegung an der frischen Luft und ermöglicht es den Kindern erst, ihre Umgebung mit allen Sinnen richtig wahrzunehmen. Allerdings birgt der Schulweg auch Risiken. Laut dem Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2024/2025 verunglücken an jedem Schultag in Baden-Württemberg mehr als zwei Kinder als aktive Verkehrsteilnehmende auf dem Schulweg, jede Woche gibt es dabei Schwerverletzte. Auch aus Sorge bringen daher viele Eltern ihre Kinder lieber mit dem sogenannten Elterntaxi zur Schule. Die hohe Zahl an Elterntaxis wiederum führt zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrs im Schulumfeld und erzeugt häufig ein gefährliches Chaos, das sowohl die Sicherheit der Kinder als auch die Verkehrssituation insgesamt belastet.

Schulstraßen und Schulzonen bieten eine vielversprechende Lösung, damit Kinder und Jugendliche sicher im Schulumfeld unterwegs sein können. Ein Blick zu unseren Nachbarländern zeigt, dass solche Maßnahmen effektiv zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können. In Österreich wurde das Instrument Schulstraße im Jahr 2022 in der Straßenverkehrsordnung verankert. Auch Frankreich setzt Schulstraßen und Schulzonen zum Schutz von Schulkindern ein. Allein in Paris sind bereits rund zweihundert Straßen vor und in der Nähe von Schulen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt worden.

Auch das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesteckt, dass die Kinder und Jugendlichen im Land ihren Schulweg aktiv und sicher zurücklegen können. Der vorliegende Antrag erörtert, inwiefern Schulstraßen und Schulzonen auch in Baden-Württemberg zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie zur Förderung einer selbständigen Mobilität beitragen können. Hierzu werden die konkreten Ziele und bisherigen Erfahrungen der Landesregierung abgefragt sowie verkehrsrechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen eruiert.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 2. Mai 2025 Nr. VM4-0141.5-31/112/5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen sowie dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. was die Begriffe Schulstraße und Schulzone nach Auffassung der Landesregierung bedeuten, insbesondere für die Befahrung durch motorisierten Individualverkehr, Elterntaxis, ÖPNV (inklusive Schulbusse) oder Anwohnende;*

Zu 1.:

Bei Schulstraßen und Schulzonen handelt es sich um temporäre, bzw. dauerhafte Freigabe von einem oder mehreren Straßenabschnitten im unmittelbaren Eingangsbereich einer oder mehrerer Schulen für Fuß- und Radverkehr (Sperrung für den Kfz-Verkehr). Die Landesregierung unterscheidet hierbei folgendermaßen:

- Schulstraßen werden temporär zu Beginn und oft auch am Ende des Schultages, meist für eine halbe bis dreiviertel Stunde, für den Kfz-Verkehr gesperrt. Sie dienen dem unmittelbaren Schutz der Kinder in diesen Zeiten.
- Schulzonen werden dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt und entsprechend umgebaut. Dort, wo diese Zonen mit anderen Verkehrsinteressen in Einklang zu bringen sind, haben sie auch das Potenzial die Wohn- und Aufenthaltsqualität z. B. während Pausenzeiten oder in den betroffenen Stadtvierteln zu erhöhen.

Die örtlichen Behörden entscheiden bei der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen einzelfallbezogen über Ausnahmeregelungen für besondere Personengruppen wie beispielsweise Anlieger und/oder ÖPNV.

*2. inwiefern Schulstraßen und Schulzonen zur Verkehrssicherheit und Attraktivität der Schulwege sowie zur Lebensqualität von Schulkindern beitragen können;*

*3. wie die Landesregierung die sogenannten Elterntaxis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Verkehrskompetenz von Schulkindern bewertet;*

Zu 2. und 3.:

Zu den Ziffern 2 und 3 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Eine hohe Anzahl sogenannter Elterntaxis, insbesondere zu Schulbeginn, kann die Verkehrssicherheit im Schulumfeld beeinträchtigen. Der Hol- und Bringverkehr von Eltern führt häufig zu unübersichtlichen und oft auch gefährlichen Situationen – insbesondere für die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen. Häufig wird dies durch weitere Kfz-Verkehre z. B. aus angrenzenden Wohnvierteln verstärkt.

Schulstraßen und -zonen sind aus Sicht des Ministeriums für Verkehr ein geeignetes Mittel, um diesen Gefahrensituationen zu begegnen. Sie schaffen Platz zum sicheren Ankommen, zum Verweilen und Spielen. Sie sind damit zugleich ein wichtiger Baustein zur Schaffung sicherer und attraktiver Schulwege.

Damit Kinder sicher und mit einem guten Gefühl selbstaktiv mit dem Rad, dem Roller oder zu Fuß zur Schule gehen können, braucht es sichere Schulwege und eine gute Infrastruktur im Schulumfeld. Auch vielen Eltern nehmen sie die Sorge um ihre Kinder und damit das Bedürfnis, sie möglichst nahe „an die Schultür“ heran zu fahren. Ein unübersichtliches Schulumfeld sollten daher vermieden werden.

Nicht alle Bringverkehre mit dem Pkw sind vermeidbar, etwa bei größeren Entfernungen und unzureichenden ÖPNV-Verbindungen. Für diese Bringverkehre können Bringzonen außerhalb des unmittelbaren Schulumfelds eingerichtet werden.

*4. wie viele Verkehrsunfälle im direkten Schulumfeld in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren verzeichnet wurden (bei Personenschaden bitte jährlich aufgeschlüsselt nach Leicht- und Schwerverletzten und Toten sowie nach Verkehrsmittel und Alter der Unfallgeschädigten);*

Zu 4.:

Zur Beantwortung der Frage werden in den nachfolgenden Tabellen die Anzahl der Verkehrsunfälle auf dem Schulweg (sogenannte Schulwegunfälle) und die Anzahl der dabei verunglückten Personen, differenziert nach Altersgruppe und Art der Verkehrsbeteiligung, dargestellt.

Ein Verkehrsunfall auf dem Schulweg liegt vor, wenn bei einem Unfall infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen eine schulpflichtige Person (6 bis 17 Jahre) als aktiver Verkehrsteilnehmer verletzt oder getötet worden ist und ein örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit dem Weg von und zur Schule oder zu schulischen Veranstaltungen besteht. Sofern eine schulpflichtige Person lediglich als passiver Verkehrsteilnehmer (zum Beispiel Mitfahrende in einem Pkw) auf dem Schulweg verunglückt, liegt kein Schulwegunfall im Sinne der Statistik vor. Eine landesweite Statistik zu Verkehrsunfällen, welche sich im direkten Schulumfeld ereignen, existiert nicht.

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verkehrsunfälle auf dem Schulweg</b>	289	225	357	423	378

Nachfolgender Tabelle kann die Anzahl der bei Schulwegunfällen verunglückten Personen, aufgeschlüsselt nach Unfallfolge, Verkehrsbeteiligungsart und Altersgruppe entnommen werden.

Verunglückte auf dem Schulweg		2020	2021	2022	2023	2024
<b>Getötete</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Fußgängerin/Fußgänger <sup>1</sup>	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	0	0	0	1
Leichtkraftrad	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	0	0	1	0
<b>Schwerverletzte</b>		<b>48</b>	<b>29</b>	<b>46</b>	<b>50</b>	<b>40</b>
Fußgängerin/Fußgänger	Kinder (6 bis 13 Jahre)	21	11	20	17	20
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	2	1	3	8	3
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	0	0	0	0	1
	25- bis 64-Jährige	0	2	0	0	0
Fahrrad <sup>2</sup>	Kinder (6 bis 13 Jahre)	11	7	10	13	5
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	5	6	7	8	3
	25- bis 64-Jährige	1	0	2	1	2
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	0	0	0	1	0
Elektrokleinstfahrzeug <sup>3</sup>	Kinder (6 bis 13 Jahre)	0	0	0	0	1
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	0	0	0	2
Kleinkraftrad <sup>4</sup>	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	2	1	2	1
Motorrad <sup>5</sup>	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	6	0	3	0	0

<sup>1</sup> Fußgängerin/Fußgänger; Fußgängerin/Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät; Andere Person; Tierführerin oder Tierführer/Treiberin oder Treiber

<sup>2</sup> Fahrrad; Pedelec

<sup>3</sup> eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

<sup>4</sup> Mofa25; Moped/Mokick

<sup>5</sup> Leichtkraftrad; Krafträder über 125 ccm

Verunglückte auf dem Schulweg		2020	2021	2022	2023	2024
Pkw <sup>6</sup>	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	1	0	0	0	0
	25- bis 64-Jährige	0	0	0	0	1
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	1	0	0	0	1
Sonstige Fahrzeuge <sup>7</sup>	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	0	1	0	0
	25- bis 64-Jährige	1	0	0	0	0
<b>Leichtverletzte</b>		<b>268</b>	<b>227</b>	<b>356</b>	<b>419</b>	<b>361</b>
Fußgängerin/Fußgänger	Kinder (bis 5 Jahre)	0	1	1	0	0
	Kinder (6 bis 13 Jahre)	56	51	90	101	92
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	16	13	32	25	19
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	3	2	0	2	3
	25- bis 64-Jährige	5	1	5	9	2
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	1	3	1	0	1
Fahrrad	Kinder (bis 5 Jahre)	0	0	0	2	0
	Kinder (6 bis 13 Jahre)	95	82	108	122	118
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	51	38	66	83	62
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	3	2	0	3	4
	25- bis 64-Jährige	2	0	4	9	1
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	2	3	3	0	2

<sup>6</sup> Pkw; Wohnmobil

<sup>7</sup> Leichtes Kraftfahrzeug bis 45 km/h; landw. Zugmaschine; KOM; Linienbus; Schulbus; Straßenbahn; Sonstige/unbek. Fahrzeuge; übrige Kfz

Verunglückte auf dem Schulweg		2020	2021	2022	2023	2024
Elektrokleinstfahrzeug	Kinder (6 bis 13 Jahre)	0	0	1	3	2
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	1	1	5	15
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	0	0	1	0	0
	25- bis 64-Jährige	0	0	1	0	0
Kleinkrafttrad	Kinder (6 bis 13 Jahre)	2	0	0	0	0
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	5	8	7	18	10
Motorrad	Kinder (6 bis 13 Jahre)	0	0	1	0	0
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	10	5	12	18	16
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	0	0	1	3	1
	25- bis 64-Jährige	1	0	1	0	0
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	1	0	0	0	0
Pkw	Kinder (6 bis 13 Jahre)	2	2	2	5	3
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	0	0	1	0	1
	Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)	2	0	4	0	1
	25- bis 64-Jährige	2	3	4	8	4
	Ältere Menschen (ab 65 Jahren)	0	1	3	2	0
Sonstige Fahrzeuge	Kinder (6 bis 13 Jahre)	4	10	1	1	1
	Jugendliche (14 bis 17 Jahre)	5	1	3	0	2
	25- bis 64-Jährige	0	0	2	0	1

*5. welche Ziele sich die Landesregierung für die Verkehrssicherheit im Schulumfeld gesteckt hat, insbesondere hinsichtlich der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen;*

Zu 5.:

Die Landesregierung hat sich mit dem interministeriellen Programm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ das Ziel gesetzt, die Zahl der Schulwegunfälle bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent gegenüber dem Jahr 2020 zu reduzieren. Gleichzeitig soll sich der Anteil der selbstaktiv zurückgelegten Schulwege von 46 Prozent im Jahr 2017 auf 60 Prozent im Jahr 2030 erhöhen. Die Zahl der Elterntaxis soll im selben Zeitraum von 17 Prozent im Jahr 2017 halbiert werden.

Schulstraßen sollen aus Sicht des Ministeriums für Verkehr bei allen geeigneten Schulstandorten in Baden-Württemberg zum Einsatz kommen. Schrittweise sollen dazu alle Schulstandorte von Grundschulen und weiterführenden Schulen daraufhin überprüft werden, ob die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Schulstraße oder -zone gegeben sind. Die Entscheidung über die Einrichtung treffen die jeweils örtlich zuständigen Behörden.

*6. ob nach geltendem Recht auf Bundes- und Landesebene die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen bereits heute möglich ist, unter Darlegung der entsprechenden rechtlichen Grundlagen;*

Zu 6.:

Die Straßenverkehrsbehörden haben gemäß § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO bereits heute die Befugnis, zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Verkehrs, entsprechende ordnungsrechtliche Eingriffe in Form von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen vorzunehmen. Dies umfasst auch Anordnungen, die zur Umsetzung von Schulstraßen getroffen werden. Die aktuelle Novelle der StVO stärkt durch die erweiterte Möglichkeit städtebaulich-verkehrsplanerischer Begründungen diese Befugnisse. Nähere straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Ausführungen zur Einrichtung von Schulstraßen sollen auf Grundlage der aktuellen Novelle der Verwaltungsvorschrift zur StVO in einem Erlass zu Schulstraßen beschrieben werden.

*7. welche verkehrsrechtlichen Änderungen sich die Landesregierung vonseiten des Bundes im Hinblick auf die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen wünscht;*

Zu 7.:

Bei Schulstraßen und Schulzonen handelt es sich nicht um straßenverkehrsrechtlich definierte Begriffe. Eine straßenverkehrsrechtliche Definition beider Begriffe sowie eine daran anknüpfende Einführung entsprechender bundeseinheitliche Beschilderungen wäre wünschenswert.

*8. ob kommunale Verwaltungen die verkehrsbehördliche Anordnungscompetenz zur Einrichtung einer Schulstraße oder Schulzone besitzen, oder ob hierfür zwingend ein politischer Gremienbeschluss erforderlich ist (bitte unter Darlegung der rechtlichen Hintergründe);*

Zu 8.:

Gemäß § 44 Absatz 1 StVO sind für die Anordnung von Verkehrszeichen die Straßenverkehrsbehörden zuständig. Hierzu zählen die für Schulstraßen und Schulzonen maßgeblichen Beschilderungen. Politische Gremienbeschlüsse sind nicht erforderlich. Es wird jedoch empfohlen, die Einrichtung von Schulstraßen oder -zonen im enger Abstimmung zwischen Straßenverkehrsbehörde, Kommune und Schule zu planen und umzusetzen. Wird die Schulstraße mit städtebaulich-verkehrsplanerischen Erwägungen begründet, ist ein Gremienbeschluss erforder-

lich und dieser kann den Anstoß für die Einrichtung geben. Durch die Novelle der StVO können Gemeinden bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden verkehrsrechtliche Anordnungen beantragen. Dieses Antragsrecht kann auch der Gemeinderat ausüben.

Straßenverkehrsbehörden sind in Baden-Württemberg die unteren Verwaltungsbehörden, § 1 Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVOZustG BW). Untere Verwaltungsbehörden sind nach § 15 Absatz 1 Landesverwaltungsgesetz (LVG) in den Landkreisen die Landratsämter sowie nach Maßgabe des § 19 LVG die Großen Kreisstädte und die Verwaltungsgemeinschaften nach § 17 LVG, in den Stadtkreisen die Gemeinden. Nach Maßgabe von § 2 StVOZustG BW können Gemeinden ab 5 000 Einwohnerinnen und Einwohner beantragen, zur örtlichen Verkehrsbehörde ernannt zu werden. Diese können verkehrsrechtliche Anordnungen im einschränkenden Rahmen von § 3 StVOZustG erlassen. Der Handlungsrahmen aller Verkehrsbehörden bestimmt sich nach den genannten bundesrechtlichen Vorgaben. Auch wenn die Verkehrsbehörde organisatorisch der Kommunalverwaltung zugeordnet ist – z. B. in den Stadtkreisen, großen Kreisstädten und örtlichen Verkehrsbehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit – handelt die Verkehrsbehörde hier als staatliche Behörde. Sie muss sich auch bei Ermessensentscheidungen im bundesrechtlich vorgegebenen Spielraum bewegen.

*9. inwiefern der Landesregierung bereits Beispiele für Schulstraßen oder Schulzonen in Baden-Württemberg bekannt sind;*

Zu 9.:

Der Landesregierung sind Verkehrsversuche zum Thema Schulstraßen in Baden-Württemberg bekannt, u. a. in Ulm und Heidelberg.

*10. welche Erkenntnisse der Landesregierung im Zusammenhang mit Schulstraßen und Schulzonen bisher vorliegen;*

Zu 10.:

Nach Kenntnis des Ministeriums für Verkehr sind mit Schulstraßen in einigen europäischen Ländern, z. B. Italien, Österreich, Großbritannien und Frankreich bereits gute Erfahrungen gemacht worden. U. a. Österreich nahm diese 2022 auch in die dortige Straßenverkehrsordnung mit auf. Das Land Nordrhein-Westfalen hat mittlerweile per Erlass Regelungen zur Anordnung von Schulstraßen getroffen.

*11. welche Pläne die Landesregierung verfolgt, um die Kommunen im Land bei der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen zu unterstützen, unter Darlegung der Fördermöglichkeiten;*

*12. wann mit dem Erscheinen einer Regellösung zur Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen zu rechnen ist, wie in den Bausteinen der Fußverkehrsstrategie des Landesverkehrsministeriums angekündigt.*

Zu 11. und 12.:

Zu den Ziffern 11 und 12 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Ministerium für Verkehr wird im ersten Halbjahr 2025 einen Erlass zu den Regelungen bei der Anordnung von Schulstraßen und Schulzonen veröffentlichen. Parallel wird aktuell ein Leitfaden zu Schulstraßen entwickelt.

Über das interministerielle Landesprogramm MOVERS – Aktiv zur Schule unterstützen die Movers-Beraterinnen und Berater die Kommunen und Schulen bei der Schaffung sicherer Schulwege für die selbstaktive Mobilität. Die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen wird aktuell zu einem Beratungsschwerpunkt ausgebaut.

Kommunen sowie Schulen und schulnahe Initiativen, die über die Einrichtung einer Schulstraße oder eine Verbesserung des Schulumfeldes nachdenken, können sich auf Grundlage von Bestandsfotos und -plänen kostenlos Visualisierungen erstellen lassen, die mögliche Gestaltungen einer Schulstraße oder Schulzone veranschaulichen.

Die Straßenverkehrsbehörden sollen zukünftig bei der Schaffung von Schulstraßen und Schulzonen an geeigneten Standorten eine unterstützende Rolle einnehmen.

Hermann  
Minister für Verkehr