



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Regierungspräsidien

Freiburg

Karlsruhe

Stuttgart

Tübingen

- Höhere Straßenverkehrsbehörden -

**Abteilung Nachhaltige Mobilität**

Name: Simon Abele

Telefon: 0711 89686-4610

E-Mail: [Simon.Abele@vm.bwl.de](mailto:Simon.Abele@vm.bwl.de)

Geschäftszeichen: VM4-3856-23/7/1  
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: 28. August 2025

Nachrichtlich:

Abteilung 2, Referat 45

- Im Hause -

Ministerium des Inneren, für  
Digitalisierung und Kommunen,  
Referat 31

Landkreistag BW  
Städtetag BW  
Gemeindetag BW

AGFK-BW

## **Hinweise zur straßenverkehrsrechtlichen und straßenrechtlichen Umsetzung von Schulstraßen und Schulzonen**

### **1. Einleitung**

Die hohe Anzahl sogenannter Elterntaxis, insbesondere zu Schulbeginn, kann die Verkehrssicherheit, Leichtigkeit und Ordnung des Verkehrs im Schulumfeld beeinträchtigen. Dieser Hol- und Bringverkehr von Eltern führt, zusammen mit dem geballten Aufkommen von Kindern die zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule kommen, häufig zu unübersichtlichen und gefährlichen Situationen vor Schulen. Um die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen zu erhöhen und Kindern und Jugendlichen einen sicheren Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad



zu ermöglichen, sollen – unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – die Straßen vor den Schuleingängen möglichst frei von Kfz-Verkehr gestaltet werden. Schulstraßen und Schulzonen sind geeignete Instrumente, um diesen Gefahrensituationen zu begegnen und das Schulumfeld sowie den Weg zur Schule sicher zu gestalten.

Die Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern ist ein zentrales Anliegen der Landesregierung. Das vorliegende Schreiben wird durch einen Leitfaden zur Umsetzung von Schulstraßen des Ministeriums für Verkehr ergänzt. Dieser stellt eine praktische Umsetzungshilfe für Schulstraßen und Schulzonen unter Einbindung von politischen Entscheidungsgremien, Schulen sowie Anwohnerinnen und Anwohnern dar. Das vorliegende Schreiben dient insbesondere den Straßenverkehrsbehörden des Landes und weiteren beteiligten Verwaltungsakteuren als Grundlage zur rechtssicheren Anordnung von Schulstraßen und Schulzonen.

## **2. Definition**

Bei Schulstraßen und Schulzonen handelt es sich um die temporäre beziehungsweise dauerhafte Sperrung von einem oder mehreren Straßenabschnitten im unmittelbaren Bereich einer oder mehrerer Schulen für den Kfz-Verkehr.

Schulstraßen werden zu Beginn und am Ende des Schultages, z. B. für eine halbe bis dreiviertel Stunde, für den Kfz-Verkehr gesperrt. Sie dienen dem unmittelbaren Schutz von zu Fuß gehenden oder Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern in diesen Zeiträumen.

Schulzonen werden dagegen dauerhaft für den Kfz-Verkehr gesperrt und können entsprechend umgebaut werden. Dort, wo Schulzonen mit anderen Verkehrsinteressen in Einklang zu bringen sind, haben sie das Potenzial, die Aufenthaltsqualität – z. B. während der Pausenzeiten – und die Verkehrssicherheit in den betroffenen Stadtvierteln zu erhöhen.

Beide Instrumente werden straßenverkehrsrechtlich durch verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt. Eine straßenrechtliche Teileinziehung der betroffenen Streckenabschnitte ist notwendig.



### **3. Rechtliche Grundlagen**

#### **3.1 Landesmobilitätsgesetz**

Das Landesmobilitätsgesetz verpflichtet die Behörden des Landes, ihr Handeln an den dort genannten Zielen auszurichten. Von besonderer Relevanz im Rahmen einer Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde zur Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen ist dabei das Ziel, nach § 2 Nr. 2 LMG, bei Planungen und Entscheidungen die besonderen Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eigenständige sichere Mobilität zu berücksichtigen.

#### **3.2 Straßenverkehrsrecht**

Für die straßenverkehrsrechtliche Umsetzung von Schulstraßen und Schulzonen ergeben sich nachfolgende Varianten

##### **3.2.1 Anordnungen zur Gefahrenabwehr**

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 StVO besitzen die Straßenverkehrsbehörden die Befugnis zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO setzt für Beschränkungen des fließenden Verkehrs eine qualifizierte Gefahrenlage voraus. Für diese Gefahrenlage ist erforderlich, aber auch ausreichend, dass eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts, mithin eine konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht, vorhanden ist. Eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit der Gefahrrealisierung ist hingegen nicht notwendig (BVerwG NJW 2011, 246; NJW 2011, 1527). (Hentschel/König/König, 48. Aufl. 2025, StVO § 45 Rn. 49e, beck-online).

Schulstraßen und Schulzonen sind grundsätzlich ein geeignetes Mittel zur Behebung von Gefahrenstellen an Schulen, wie sie etwa durch Hol-und Bringverkehr, aber auch durch anderen motorisierten Verkehr im direkten Umfeld entstehen können. Temporäre im Schulumfeld bestehende Gefahrenstellen sind allgemein geeignet, Beschränkungen und Verbote des fließenden und des ruhenden Verkehrs nach § 45 Abs. 9 StVO zu begründen. Die Begründung hat einzelfallbezogen zu erfolgen.



Zu Schulbeginn und -ende ist im Umfeld von Schulen regelmäßig mit einer erhöhten Gefahrenlage zu rechnen.

Bei Schulstraßen ist die Eingriffstiefe in der Regel bereits durch die Begrenzung der Sperrzeiten auf die Zeiten mit den höchsten Aufkommen von Schülerverkehr und Hol- und Bringverkehr minimiert. Dennoch ist zu prüfen, ob mildere Mittel – wie Appelle zu einem Verkehrsmittelwechsel oder einem situationsangepassten Verhalten, Geschwindigkeitsreduzierungen und/oder Halte-/Parkverbote – gleichermaßen geeignete Maßnahmen zur Gefahrenabwehr darstellen.

### **3.2.2 Anordnungen zur Bereitstellung von angemessenen Flächen für den Fuß- und Radverkehr**

Die Änderungen der StVO aus dem Jahr 2024 eröffnen neue Optionen. Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO können Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung treffen. Dazu können sie den Verkehr beschränken, verbieten oder umleiten soweit die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt und die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist.

Der Verordnungsgeber hat klargestellt, dass Leichtigkeitseinbußen für einzelne Verkehrsmittel, also auch für den Kfz-Verkehr, bei Anordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO zulässig sind. Für die Bewertung der Auswirkung etwaiger Leichtigkeitseinbußen ist dabei die Funktionsfähigkeit des Systems Straßenverkehr insgesamt zu betrachten, welche erhalten bleiben muss. Bei einer verkehrsrechtlichen Umstrukturierung des Straßenraums auf Grundlage des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 b StVO kann die Leichtigkeit des Rad- und Fußverkehrs priorisiert werden. Gemäß § 45 Abs. 10 S. 1 Nr. 2 StVO ist bei Anordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO keine Gefahrenlage vorausgesetzt.

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b haben Straßenverkehrsbehörden das Recht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr. Nach Rn. 14e zu § 45 VwV-StVO gehören zur Bereitstellung angemessener Flächen auch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, durch welche „Flächen auf öffentlichen Straßen



alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden“. Damit können auch Schulstraßen und Schulzonen umfasst sein.

Gemäß Rn. 14b zu § 45 VwV-StVO tragen zum Klimaschutz insbesondere „Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt.“ Während der Stoßzeiten des Schulverkehrs bewegen sich Schülerinnen und Schüler in erhöhter Anzahl zu Fuß oder mit dem Rad innerhalb des Straßenraums im Schulumfeld. Hierbei handelt es sich also um eine für sich spezifische Verkehrssituation, welche dadurch geprägt ist, dass der Straßenraum im Schulumfeld primär durch eben diese Schülerinnen und Schüler benutzt wird. Da die Anordnung von Schulstraßen und Schulzonen primär darauf abzielt, den privaten Hol- und Bringverkehr durch Kfz zu unterbinden und den Straßenraum den zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommenden Schülerinnen und Schülern zuzusprechen, ist für die Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen die Tatbestandsvoraussetzung des „Klimaschutzes“ durch die Umsetzung einer Verkehrsverlagerung in der Regel erfüllt.

Gemäß Rn. 14b zu § 45 VwV-StVO tragen zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, Maßnahmen bei, welche auf die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität abzielen. Hierunter sind also auch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu fassen, welche darauf abzielen, das Leben und die Gesundheit von Personen zu schützen. Vor dem Hintergrund der mit dem Hol- und Bringverkehr durch Elterntaxis verbundenen Gefährdung von Schulkindern ist die Tatbestandsvoraussetzung des „Gesundheitsschutzes“ im Kontext von Schulstraßen und Schulzonen in der Regel erfüllt.

Für die Einrichtung von Schulzonen bietet sich insbesondere der Rückgriff auf den Tatbestand der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung an. Gemäß Rn. 14b zu § 45 VwV-StVO tragen zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung Maßnahmen bei, welche zu „einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen. Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich.“ Die damit verbundenen städtebaulichen Ziele können sich, in Anlehnung an § 1 Abs. 6 BauGB, aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen).



Gemäß Rn. 14d zu § 45 VwV-StVO bleibt es den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne verkehrsplanerische Gesamtkonzepte abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO vorzunehmen. Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich. Anordnungen von Schulstraßen und Schulzonen werden häufig auf Einzelanordnungen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO und nicht auf verkehrsplanerischen Gesamtkonzepten beruhen. In beiden Fällen ist ein gutachterlicher Nachweis in der Regel nicht erforderlich.

### **3.3 Straßenrechtliche (Teil-) Einziehung**

Nach dem Grundsatz des Vorbehalts des Straßenrechts haben sich die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen grundsätzlich im Rahmen der Widmung zu bewegen. Um eine temporäre Sperrung (i.S.e. auf bestimmte Uhrzeiten begrenzten Sperrung) einer Straße dauerhaft einzurichten, muss die Widmung im Sinne einer Teileinziehung der Straße geändert werden.

Eine Teileinziehung ist unzulässig, soweit durch sie Gebrauchsbeschränkungen eintreten sollen, die mit der in der Einstufung begründeten Verkehrsfunktion unvereinbar sind. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen kann im Wege der Teileinziehung daher nicht die Bestimmung für den überörtlichen Verkehr entzogen werden.

Obwohl durch die Einrichtung von Schulstraßen nur ein zeitlich beschränktes Einfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr im Sinne eines begrenzten Zeitfensters vorgesehen wird, ist hierfür, wenn diese auf Dauer angelegt sind, eine straßenrechtliche (Teil-) Einziehung i.S.d. § 5 Abs. 3, Abs. 5 i.V.m. § 7 StrG BW notwendig. Die dauerhafte zeitliche Begrenzung stellt eine Beschränkung in „sonstiger Weise“ dar gem. § 5 Abs. 3 S. 2 StrG BW. Die dauerhafte Einrichtung von Schulzonen erfolgt im Wege einer straßenrechtlichen (Teil-) Einziehung. Rechtliche Grundlage der Teileinziehung ist § 7 Abs. 1 S. 2 StrG Baden-Württemberg. Voraussetzung für eine (Teil-)Einziehung ist, dass die Straße entweder entbehrlich ist oder – wie in diesem Fall – überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen.



Der mit der Einrichtung von Schulstraßen und Schulzonen verbundene Sicherheitsgewinn für Schülerinnen und Schüler kann in diesem Sinne eine (Teil-) Einziehung begründen.

#### **4. Verkehrszeichen**

Die folgenden Ausführungen stellen zwei typischerweise geeignete Möglichkeiten einer Beschilderung dar. Je nach örtlichen Verhältnissen sind auch weitere Beschilderungsvarianten denkbar.

##### **4.1 Schulstraßen - Zeichen 260 und Zeichen 250 mit zeitlicher Beschränkung**

Für die Einrichtung einer Schulstraße kann das Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) verwendet werden. Sollen weitere Verkehrsarten ausgeschlossen werden, kommt Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) in Betracht. Bei Verkehrszeichen 250 sind für die Freigabe für den Radverkehr Zusatzzeichen erforderlich. Die zeitliche Beschränkung des Verbots erfolgt durch entsprechende Zusatzzeichen (s. Ziff. 4.3).

In den mit Verkehrszeichen 250 oder 260 gekennzeichneten Bereichen ist auch (für die Dauer der Sperrung) das Parken von Fahrzeugen untersagt.

##### **4.2 Schulstraßen - Zeichen 267 mit zeitlicher Beschränkung**

Schulstraßen können auch durch das Verkehrszeichen 267 beschildert werden. Es unterbindet die Einfahrt zu den Zeiten des Schulverkehrs, lässt aber gleichzeitig die Ausfahrt und das Parken von Anliegern aus einer Schulstraße zu. Dies kann gegenüber der Beschilderung mit Zeichen 260 zur Erhöhung der Akzeptanz beitragen. Bei der Anordnung von Schulstraßen über Zeichen 267 sollte geprüft werden, ob begleitende Halte- oder Parkverbote erforderlich sind.

Nach Rn. 44 zu den §§ 39 bis 43 VwV-StVO dürfen nur bestimmte Verkehrszeichen durch Zusatzzeichen zeitlich beschränkt werden. Verkehrszeichen 267 ist hierin nicht aufgeführt. Nach Rn. 147 zu § 46 Abs. 2 VwV-StVO kann die zuständige oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmte Stelle jedoch von allen Bestimmungen der VwV-StVO Abweichungen zulassen.



Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gestattet hiermit für die in diesem Schreiben beschriebenen Schulstraßen auch die zeitliche Beschränkung des Zeichens 267.

#### **4.3 Zusatzzeichen**

Die Sperrung einer Schulstraße wird auf die maßgeblichen Zeiten des Schulbeginns und -endes der Schulkinder beschränkt. Diese Zeiten können in Absprache mit der jeweiligen Schule festgelegt werden. Zur Beschilderung stehen die amtlichen Zusatzzeichen aus dem Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) zur Verfügung, wie z. B. die Zusatzzeichen 1042-32 oder 1042-38 mit 1040-31.

Sofern öffentlicher Personennahverkehr betroffen ist, kann diesem durch die Anbringung des Zusatzzeichens 1024-14 die Zufahrt ermöglicht werden. Eine Ausnahme für Lieferverkehr ist durch das Zusatzzeichen 1026-35 möglich.

Sofern Schulstraßen als Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie Fußverkehr auf Grundlage von § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7b StVO angeordnet werden, sind diese grundsätzlich für den Radverkehr zu öffnen. Bei der Beschilderung mit VZ 250 ist dafür das Zusatzzeichen VZ 1022-10 zu verwenden.

Die Verwendung des Zusatzzeichens 1020-30 „Anlieger frei“ kann den Hol-/Bringverkehr nicht unterbinden: Dieser Verkehr hat ein Anliegen, welches die Zufahrt zulassen würde. Es ist daher für die Einrichtung von Schulstraßen nicht geeignet.

Eine andere Lösung ist der Einsatz von amtlichen Verkehrszeichen des VzKat in klappbarer Ausführung, das Verdecken der Zeichen oder die Nutzung von Wechselverkehrszeichen, um diese nur an Tagen zu zeigen, an denen die Sperrung gelten soll (Rn. 44 S.1 zu den §§ 39 bis 43VwV-StVO).





#### **4.4 Schulzonen**

Da es sich bei Schulzonen um für Kfz-Verkehr dauerhaft gesperrte Straßenabschnitte handelt, sollte auf die Verkehrszeichen 250 oder 260 zurückgegriffen werden. In Ausnahmefällen ist auch der Rückgriff auf das Verkehrszeichen 267 möglich. Die grundsätzlich erforderliche Freigabe der Schulzone für den Radverkehr erfolgt über das Zusatzzeichen 1022-10.

#### **5. Ergänzende Maßnahmen**

Zur Sicherung von Schulwegen sowie zur Verbesserung der Wirksamkeit von Schulstraßen sind folgende weitere Maßnahmen grundsätzlich geeignet:

- Die Schaffung und Verbreiterung von Geh- und Radwegen zu Lasten des Kfz-Verkehrs durch den Baulastträger. Insbesondere ist gemäß den Vorgaben von § 3 Abs. 2 Landesmobilitätsgesetz (LMG) zu prüfen, ob die vorhandenen Wege fuß- und radverkehrsfreundlich ausgestaltet und bedarfsgerecht dimensioniert sind.
- Die Nutzung von Pkw-Parkplätzen für andere Nutzungszwecke. Nach § 3 Abs. 3 LMG sollen die zuständigen Behörden darauf hinwirken, dass der öffentliche Verkehrsraum von parkenden Fahrzeugen entlastet wird. Eine Verlagerung auf private Stellplätze ist zu forcieren.
- Das Unterbinden des Falschparkens durch bauliche Maßnahmen oder Installation von Verkehrseinrichtungen und die konsequente Verkehrsüberwachung in Verbindung mit der Schaffung von definierten Hol- und Bringbereichen in fußläufiger Entfernung zur Schule.
- Die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 9 S. 4 Nr. 6 StVO.



## **6. Schlussbestimmung**

Schulstraßen und Schulzonen sind mit der Verkehrsfunktion von klassifizierten Straßen nicht vereinbar.

Verlagerungen des Hol- und Bringverkehrs an andere – dafür noch weniger geeignete Stellen im Schulumfeld – sind zu vermeiden und soweit möglich durch geeignete begleitende Maßnahmen zu unterbinden.

In jedem Fall empfiehlt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg eine frühzeitige und enge Abstimmung mit den betroffenen Schulen und Gemeinden.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, innerhalb von Schulstraßen und Schulzonen auf ergänzende Verkehrseinrichtungen, welche eine effektive Unterbindung der Einfahrt für den Kfz-Verkehr sicherstellen, zurückzugreifen. Dabei muss die ungehinderte Zufahrt von Rettungsfahrzeugen erhalten bleiben. Außerdem dürfen etwaige Verkehrseinrichtungen keine Rettungswege blockieren oder selbst Gefahren für die Verkehrssicherheit erzeugen.

Die Erschließung von Grundstücken muss gewährleistet bleiben. Die Erreichbarkeit eines im Bereich einer gesperrten Straße gelegenen privaten Stellplatzes muss jedoch nicht zeitlich durchgehend gegeben sein. Entsprechendes gilt für Kunden- oder Patientenverkehr. Bei Bedarf kann für Schulpersonal oder Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Gewerbebetriebe im Einzelfall eine Ausnahmeregelung von den angestrebten Einfahrts- beziehungsweise Durchfahrtsverboten nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO i.V.m. §§ 1 Abs. 1 Nr. 3, 3 Abs. 1 S. 1 StVOZustG BW erlassen werden. Dabei ist der Kreis der Berechtigten möglichst klein zu halten, um die positiven Effekte von Schulstraßen und Schulzonen möglichst weitgehend zu gewährleisten. Die Erschließung von Lehrerparkplätzen sollte daher möglichst nicht über die Schulstraße erfolgen.



Die Regierungspräsidien werden gebeten, die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Erdmenger  
Abteilungsleitung  
Ministerium für Verkehr