

Mitteilung des Senats vom 20. Januar 2026**Wie groß ist das Problem mit sogenannten Elterntaxis in Bremen?**

Die Fraktion der FDP hat unter Drucksache 21/664 S eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie haben sich bislang die einzelnen Beiräte in der Stadt Bremen zum Thema „Elterntaxis“ positioniert?

Beiräte und Ortsämter sind in Bremen die ersten Anlaufstellen für alles, was die Bürger:innen in den Stadtteilen bewegt. In diesem Zusammenhang beschäftigt das Thema „Elterntaxis“ die Beiräte zum Teil seit vielen Jahren, weil diese zu Verkehrs- und Ordnungsproblematiken führen. Je nach Struktur ihrer Stadtteile sind die Beiräte davon unterschiedlich stark betroffen. In eher dörflich geprägten Quartieren treten diese Probleme seltener auf, da die Grundschulen kleiner sind und die Verkehrssituation im Umfeld entspannter ist. In dicht besiedelten Stadtteilen hingegen berichten die Ortsämter, dass die Problematik regelmäßig und nahezu jedes Schuljahr erneut auftritt und dort ein Großteil der Grundschulen betroffen ist. Vor diesem Hintergrund wird das Instrument der Schulstraßen seit mehreren Jahren immer wieder diskutiert. Erste entsprechende Beschlüsse der Beiräte liegen bereits länger zurück und wurden mehrfach erneuert, da die zuständigen Behörden bislang zurückhaltend reagierten und die Belastung in den Stadtteilen weiterhin als erheblich eingeschätzt wird.

Auf Initiative des Beirates Schwachhausen befasste sich die Beirätekonferenz in ihren Sitzungen im Mai und September letztes Jahr erneut mit dem Thema. Dabei wurden sowohl die inhaltlichen Argumente als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen eingehend beraten. Grundlage bildet die Orientierung an Modellprojekten in Köln, Essen, Berlin und München, die bereits positive Erfahrungen mit temporären Zugangsbeschränkungen im Umfeld von Grundschulen gesammelt haben.

Die Beirätekonzferenz zeigte sich grundsätzlich offen für eine solche Umsetzung, da diese nicht zwingend mit kostenintensiven technischen Barriere-Systemen verbunden sein muss. Abschließend beschloss sie einstimmig bei einer Enthaltung, die Stadtbürgerschaft zu ersuchen, den Senat aufzufordern, das Konzept der Schulstraßen im Rahmen eines Modellversuchs zu erproben.

- a) Welche Beiräte haben Beschlüsse für die Einführung von Schulstraßen gefasst?
- b) Welche Beiräte haben bislang kein entsprechendes Anliegen für „Schulstraßen“ formuliert?
- c) Welche Beiräte haben ein solches Anliegen für „Schulstraßen“ bislang abgelehnt, weil sie es für nicht notwendig oder zielführend halten?
- d) Welche weiteren Lösungsvorschläge liegen bislang aus den Reihen der Beiräte vor?

Zu a):

Beschlüsse zum Thema Schulstraßen wurden bisher in den Beiräten Hemelingen, Huchting, Mitte, Neustadt, Östliche Vorstadt, Osterholz, Schwachhausen und Walle gefasst. Die Beschlüsse beziehen sich sowohl auf einzelne konkrete Standorte, auf die Unterstützung anderer Beiräte bei der Durchsetzung von Standorten beziehungsweise der Forderung nach Durchführung eines Modellprojektes oder auf die grundsätzliche Eignung und Anwendung des Instrumentes. Einzelne Standorte werden in diesem Zusammenhang wiederkehrend von den Eltern thematisiert, und entsprechende Beschlüsse der Beiräte gefasst.

Zu b):

Dass etwas mehr als die Hälfte der Beiräte bislang keine Beschlüsse zu Schulstraßen gefasst hat, ist nicht als Ablehnung des Instruments zu verstehen. Vielmehr zeigt sich, dass in diesen Stadtteilen die Problematik der Elterntaxi an den jeweiligen Grundschulen nicht als so gravierend eingeschätzt wird, dass der Einsatz einer Schulstraße erforderlich erscheint. Teilweise werden vor Ort andere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation diskutiert.

In einem Stadtteil wurde die Einführung einer Schulstraße erörtert, jedoch aufgrund der Lage eines unmittelbar angrenzenden Wohngebiets verworfen, da dessen Erreichbarkeit während der Sperrzeiten nicht gewährleistet wäre. Stattdessen wurden alternative Maßnahmen in Betracht gezogen.

Insgesamt besteht bei den Beiräten eine grundsätzliche Bereitschaft, das Modell der Schulstraßen als mögliche Lösung für das Problem der Elterntaxis weiterhin ergebnisoffen zu prüfen.

Zu c):

In keinem Beirat wurde bislang ein Antrag zur Einrichtung einer Schulstraße für eine konkrete Grundschule oder zur Erprobung des Modells gestellt und anschließend abgelehnt. In einem Beirat wurde jedoch ein gegenteiliger Antrag eingebracht, der darauf abzielte, sich grundsätzlich gegen die Einführung von Schulstraßen auszusprechen. Dieser Antrag fand im zuständigen Fachausschuss keine Mehrheit und wurde nach der anschließenden öffentlichen Debatte in der Beiratssitzung zurückgezogen.

Zu d):

Die Beiräte und Ortsämter stehen in kontinuierlichem Austausch mit den Schulen, Eltern sowie der Polizei, überwiegend mit den Kontaktpolizist:innen. In diesem Rahmen wird ein breites Spektrum möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation diskutiert und beschlossen. Diese reichen von Elternabenden, Informationsveranstaltungen und -kampagnen sowie dem Einsatz von Schülerlots:innen über verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsreduzierungen, Parkverbote oder Einbahnstraßenregelungen bis hin zu baulichen Maßnahmen wie Zebrastreifen. Diese Möglichkeiten müssen ausgeschöpft sein, bevor eine temporäre Straßensperrung in Betracht kommt. In den Diskussionen zeigt sich zugleich eine wachsende Bereitschaft der Schulen und Elternbeiräte, sich mit dem Modell der Schulstraßen vertieft auseinanderzusetzen, da die Belastungen durch Elterntaxis zunehmend als gravierend wahrgenommen werden.

2. Welche Probleme mit Elterntaxis bestehen an den einzelnen Schulen in Bremen?
 - a) Welche Schulen in den einzelnen Stadtteilen Ortsteilen haben bislang Probleme mit „Elterntaxis“?
 - b) Welche Probleme werden jeweils genannt?
 - c) Inwieweit gab es in den letzten fünf Jahren jeweils schon Unfälle, an welchen Schulen war das, und wie häufig?
 - d) Welche konkreten Hauptursachen für das Phänomen sind den Schulen vor Ort bekannt (zum Beispiel „Fahrschüler“ aus dem Umland, Bequemlichkeit, Zweifel an Sicherheit des Schulwegs)?

- e) Welche Schulen haben bislang keine Probleme mit „Elterntaxis“ gemeldet?

(Bitte Vorliegen beziehungsweise Nichtvorliegen der Sachverhalte und Erläuterungen der einzelnen Schulen in einer tabellarischen Übersicht auflisten, und Schulen, wenn möglich, nach Stadtteilen clustern.)

Eine tabellarische Aufführung ist nicht möglich.

Zu a):

In der Regel melden alle Schulen ein verändertes Elternverhalten, weil Kinder morgens zunehmend mit dem Auto direkt vor die Schule gebracht werden.

Zu b):

Benannt werden überfüllte Straßen und Parkplätze sowie eine unübersichtliche Situation vor dem Schulgelände.

Zu c):

Eine Verkehrsunfallauswertung anhand der Stichwörter „Schule“ oder „Elterntaxi“ beziehungsweise eine händische Auswertung ist nicht möglich.

Zu d):

Grundsätzlich ist ein verändertes Verhalten der Erziehungsberechtigten erkennbar, die dazu neigen, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Eine genauere Untersuchung zu den Gründen liegt nicht vor.

Zu e):

Dem Senat liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

3. Welche Einschätzung der Polizei gibt es hinsichtlich der Gefährdungslage durch „Elterntaxis“ an den von Beiräten und Schulen benannten Standorten?

(Bitte Vorliegen beziehungsweise Nichtvorliegen der Sachverhalte und Erläuterungen der einzelnen Schulen in einer tabellarischen Übersicht auflisten, und Schulen, wenn möglich, nach Stadtteilen clustern.)

Das Problem der Elterntaxis betrifft grundsätzlich viele Schulen in Bremen. Je nach Anzahl der Schüler:innen und der baulichen Gegebenheiten kann dieses unterschiedlich ausgeprägt sein.

Durch Elterntaxis kommt es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens vor den Schulen, dieses konzentriert sich besonders zu Schulbeginn und Schulende. Hierdurch erhöht sich bereits die allgemeine Verkehrsunfallgefahr.

Da Schulen überwiegend keine ausgewiesenen Parkplätze für Eltern haben, kommt es durch Falschparken (Halten) zu einer weiteren Erhöhung der Gefahrenlage. So wird häufig in zweiter Reihe oder an Engstellen gehalten, was wiederum den Fließverkehr stark behindert oder sogar zum Stillstand bringt. Auch an Schulen, die über einen Parkplatz verfügen, ist dieser in der Regel nicht auf die Vielzahl von Fahrzeugen ausgelegt und es kommt folglich ebenso zu oben genannten Behinderungen. Das Rangieren und Rückwärtsfahren auf diesen Parkplätzen stellen eine zusätzliche potenzielle Gefährdung der Kinder dar. Die Kinder sind aufgrund ihrer Körpergröße und der kognitiven Fähigkeiten noch nicht vollumfänglich in der Lage, den Verkehr einzuschätzen, und können nicht über parkende oder haltende Fahrzeuge hinweg schauen. Ebenso können sie durch den Fließverkehr zwischen den Fahrzeugen nicht wahrgenommen werden. Folglich kommt es häufig zu der Situation, dass Kinder zwischen haltenden Fahrzeugen auf die Straße laufen und der Fließverkehr dann den Kindern kaum noch ausweichen kann.

Viele Eltern sind sich bewusst, dass sie durch das verkehrswidrige Halten oder Parken eine Behinderung darstellen und wollen das Aussteigen der Kinder so schnell wie möglich gestalten. In Teilen wird sich aufgrund dessen bereits während der Fahrt abgeschnallt und der Ranzen wird schon zu Fahrtantritt auf den Rücken der Kinder gesetzt. Für den Fall eines Verkehrsunfalls wird hierdurch das Verletzungsrisiko nicht unerheblich erhöht.

4. Wie haben sich bislang die einzelnen Schulen in den Bremer Stadtteilen der Stadt Bremen zum Thema „Elterntaxis“ positioniert? Inwieweit gibt es bereits Beschlüsse zum Beispiel über die Schulkonferenz?

(Bitte Vorliegen beziehungsweise Nichtvorliegen der Sachverhalte und Erläuterungen der einzelnen Schulen in einer tabellarischen Übersicht auflisten, und Schulen, wenn möglich, nach Stadtteilen clustern.)

Hierzu liegen dem Senat keine Kenntnisse vor.

5. Welche Maßnahmen wurden an den Schulen, die Probleme mit Elterntaxis haben, bislang ergriffen mit welchem Ergebnis?

(Bitte Vorliegen beziehungsweise Nichtvorliegen der Sachverhalte und Erläuterungen der einzelnen Schulen in einer tabellarischen Übersicht auflisten, und Schulen, wenn möglich, nach Stadtteilen clustern.)

In regelmäßigen Abständen, insbesondere zu Schuljahresbeginn, werden auf Elternbeiräten und klasseninternen Elternabenden problematische Verkehrssituationen vor dem Schulgelände thematisiert. Häufig werden dazu die Kontaktbereichsbeamt:innen der Polizei hinzugezogen, um auf eine positive Verhaltensänderung der Eltern, die ihr Kind mit dem Auto bringen, hinzuwirken.

6. An welchen Schulen besteht der Wunsch nach einer Einrichtung von Schulstraßen?
- a) Was sind die Gründe dafür, dass alternative Maßnahmen bislang nicht funktioniert haben?
 - b) Inwieweit gibt es bereits Beschlüsse zum Beispiel über die Schulkonferenz?
 - c) Inwiefern gibt es dafür jeweils ausreichend räumliche Gegebenheiten (zum Beispiel alternative Haltepunkte)? An welchen Schulen müssten diese Gegebenheiten erst baulich geschaffen werden? Inwiefern ist ausreichend Platz vorhanden?
 - d) An welchen dieser Schulen gibt es potenzielle Nutzungskonflikte, (zum Beispiel Liefer- und Anwohnerverkehr), die gelöst werden müssen?
 - e) An welchen Schulen wäre es baulich nicht möglich, Schulstraßen einzurichten (zum Beispiel Schule liegt an Hauptverkehrsstraße)?
 - f) Welche Kontrollmöglichkeiten zur Durchsetzung des Schulstraßenkonzepts werden vorgeschlagen?

(Bitte Vorliegen beziehungsweise Nichtvorliegen der Sachverhalte und Erläuterungen der einzelnen Schulen in einer tabellarischen Übersicht auflisten, und Schulen, wenn möglich, nach Stadtteilen clustern.)

Eine tabellarische Aufführung ist nicht möglich.

Zu a):

Hierzu liegen dem Senat keine Kenntnisse vor.

Zu b):

Die Frage sogenannter Schulstraßen wurde in der Vergangenheit mit Bezug auf drei spezifische Schulen in Bremen an die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau gerichtet. Die Bearbeitung erfolgt so lange intern, wie zur Klärung der tangierten Sachverhalte notwendig. Das Thema ist nicht trivial, weil sogenannte Schulstraßen nicht ausdrücklich in

der Straßenverkehrsordnung vorgesehen sind. Da eine auch temporäre Sperrung ein Eingriff in den Verkehr ist, sind die gesetzlichen Hürden dafür hoch.

Zu c):

Grundsätzlich bestehen an einem Teil der Schulstandorte bereits geeignete Nebenstraßen beziehungsweise Erschließungsflächen, die für Elternhaltestellen nutzbar sind.

An anderen Standorten wären zusätzliche Haltebuchten, Wendemöglichkeiten oder Gehwegaufweitungen erst baulich zu schaffen, die Realisierbarkeit ist jeweils im Einzelfall im Rahmen der Schulumfeldplanung zu prüfen. Eine systematische Bestandsaufnahme gab es bisher nicht.

Zu d):

Mögliche Nutzungskonflikte ergeben sich vor allem mit dem Anwohnerverkehr, dem Lieferverkehr, den ÖPNV-/Schulbussen sowie den Rettungsdiensten. Diese wären durch zeitliche Begrenzungen, Ausnahmeregelungen und gegebenenfalls Anpassungen der Zufahrten zu berücksichtigen und planerisch aufzulösen.

Zu e):

Dort, wo Schulen unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen oder bedeutenden ÖPNV-Achsen liegen und keine geeigneten Nebenflächen vorhanden sind, sind Schulstraßen baulich beziehungsweise verkehrlich nur eingeschränkt oder nicht umsetzbar, weil unzumutbare Verlagerungen des Verkehrs zu erwarten wären. Eine systematische Bestandsaufnahme hierzu liegt nicht vor.

Zu f):

In Betracht kommen insbesondere verkehrsrechtliche Anordnungen mit Halte- beziehungsweise Durchfahrtsverboten, stichprobenartige Kontrollen durch Polizei und Ordnungsdienst sowie begleitende schulische und kommunikative Maßnahmen zur Verhaltenslenkung.

7. Mit welchem Personalaufwand für Ordnungsdienst und Polizei ist zu rechnen für die Überwachung von „Schulstraßen“

- a) durchschnittlich pro Schulstandort,
- b) im Zuge von Modellversuchen an wenigen Schulen,

c) bei Umsetzung des Konzeptes in der gesamten Stadt?

Die Frage zu dem erforderlichen Personal pro Schulstandort ist nicht eindeutig zu beantworten, so hängt dieses von mehreren Faktoren, wie etwa Größe der Schule und Anzahl der Zufahrtsstraßen ab.

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass pro Schulstandort mindestens zwei Mitarbeiter:innen der Polizei Bremen oder des Ordnungsamtes nötig sind, um eine ausreichende Überwachung zu gewährleisten. Der Personaleinsatz würde sich je nach Anzahl der zu überwachenden Schulen entsprechend erhöhen.

Zusätzlich sind Auswirkungen auf den umliegenden Fließverkehr zu erwarten (Rückstau vor den Schranken), und es ist nicht auszuschließen, dass sich das Problem der Elterntaxis durch die Einrichtung von Schulstraßen lediglich verlagert.

8. Welche Maßnahmen im Hinblick auf einen sicheren und eigenständigen Weg zur Schule für Schülerinnen und Schüler sind durch die Stadt in den letzten fünf Jahren durchgeführt worden?
- a) Welche Maßnahmen im Hinblick auf einen sicheren und eigenständigen Weg zur Schule für Schülerinnen und Schüler sind in den letzten fünf Jahren zentral über die Verwaltung oder zusammen mit Verbänden, zum Beispiel Bildungsressort, ADAC, ADFC, Verkehrswacht, Polizei ergriffen worden?
 - b) In welchem Umfang und welcher Form – über die einzelnen Schulen oder zentral über die Verwaltung – werden diese genannten Maßnahmen organisatorisch umgesetzt?
 - c) Wie bewertet der Senat die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Selbstständigkeit für Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg?

Zu a):

Die Erfahrung hat gezeigt, dass das Problem der Elterntaxis nicht mit einer Maßnahme, sondern nur mit der Verknüpfung vieler Maßnahmen zu verändern ist. Dazu gehört, neben der Verteilung von kostenlosen Westen und dem Umbau von Gefahrenstellen auf Schulwegen, eine gute Verkehrserziehung an den Schulen, die durch Material und Fortbildungen unterstützt wird. Gleichzeitig wurde 2020 eine Stelle als Koordination für Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung eingerichtet, die die Angebote organisiert und den Schulen als Ansprechperson zur Verfügung steht.

Ein gegründeter Arbeitskreis (www.abersicherbremen.de) aus verschiedenen Ressorts, Verbänden und Vereinen trifft sich

regelmäßig, um die Verkehrssicherheit kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Die Stadt hat unter anderem Tempo-30-Anordnungen und punktuelle Durchfahrtsbeschränkungen, Querungshilfen (Zebrastreifen, Mittelinseln, aufgeweitete Fußgängerfurten), den Ausbau von Geh- und Radverkehrsanlagen im Schulumfeld sowie die Anpassung von Haltestellen und Schulbusangeboten, soweit erforderlich, umgesetzt.

Durch das Präventionszentrum der Polizei Bremen werden ganzjährig, vor allem auch zum Schuljahresbeginn, eine Vielzahl von verschiedenen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder umgesetzt. Dieses erfolgt teilweise in enger Zusammenarbeit mit den regional zuständigen Kontaktpolizist:innen und beinhaltet unter anderem folgende Bausteine:

Banneraufhängung zum Schulbeginn

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden werden zum Schuljahresbeginn Banner mit der Aufschrift „ACHTUNG SCHULBEGINN“ gut sichtbar über der Fahrbahn oder am Fahrbahnrand befestigt. In diesem Jahr werden insgesamt 78 Schulwegbanner über einen Zeitraum von sechs Wochen in Grundschulnähe und an Hauptverkehrsachsen aufgehängt.

Zwei Auftaktveranstaltungen zur Banneraufhängung werden medial begleitet, um die Aktion einprägsam in die Öffentlichkeit zu transportieren.

Präventive Verkehrskontrollen zum Schulbeginn

Unmittelbar nach den Sommerferien werden präventive Verkehrskontrollen durchgeführt. Auch hier organisiert das Präventionszentrum eine pressewirksame Auftaktveranstaltung zusammen mit den Kooperationspartnern ADAC Weser Ems e. V. und der Landesverkehrswacht Bremen. Schwerpunktmäßig werden Rückhaltesysteme und Geschwindigkeitsüberschreitungen kontrolliert. Weitere Themen sind Ablenkung und Elterntaxis.

Gelbe Füße

Seit 2007 wird das Verkehrssicherheitsprojekt „Mit Gelben Füßen sicher ankommen“ als eine zielführende Präventionsmaßnahme zur Schulwegsicherung den Grundschulen, Elterninitiativen und den Kontaktdiensten der Polizei Bremen angeboten. Das Projekt wird an über 50 Grundschulen umgesetzt. Langjährige Erfahrungen

haben gezeigt, dass die kontinuierliche, jährlich wiederholende Projektumsetzung ein hilfreicher Baustein bei der Schulwegsicherung ist und zur Gefahrenreduzierung beiträgt. Rückmeldungen von Kontaktpolizist:innen, Lehrkräften und Eltern bestätigten, dass das verkehrsgerechte Verhalten und die Gefahrenerkennung bei den Schulkindern verbessert werden konnte und die Sensibilisierung zu Verkehrssicherheitsthemen angestiegen ist.

Mobile Präventionspuppenbühne

Die mobile Präventionspuppenbühne erreicht jährlich über 2 000 Erst- und Zweitklässler:innen mit einem Verkehrsstück. Das aktuelle Stück „Ein tierisches Verkehrsabenteuer“ ist eine Mischung aus Puppenspiel, interaktiven Elementen und vermittelt den Kindern wichtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Im Mittelpunkt des Stücks stehen Mia und Kai sowie der Esel der Bremer Stadtmusikanten. Die drei werden vor viele Herausforderungen im Straßenverkehr gestellt. Unter Anleitung einer moderierenden Polizeibeamt:in erkennen und reflektieren die Grundschüler:innen die Gefahren des Straßenverkehrs. Hauptschwerpunkte sind das richtige Überqueren der Fahrbahn, Achtsamkeit, Ablenkung und Sichtbarkeit.

Fahrradausbildung

Die praktische Fahrradausbildung, Überprüfung der Fahrräder auf Verkehrssicherheit und die Abnahme der praktischen Fahrradprüfung erfolgt über die Polizei/den Kontaktdienst.

Toter Winkel

Die Gefährlichkeit des „Toten Winkels“ wird Grundschüler:innen in der vierten Klasse im Sachunterricht theoretisch vermittelt. Anschließend führt die Polizei/der Kontaktdienst die praktische Ausbildung am Lkw durch. Somit können die Kinder selbst erfahren, wie wichtig Abstand zu Fahrzeugen und Blickkontakt zum Fahrzeugführenden ist.

Elternlotsenausbildung

Elternlotsen helfen Kindern vor und nach der Schule beim sicheren Überqueren der Fahrbahn an Wechsellichtzeichenanlagen. In diesem Jahr wurden bereits zweimal engagierte Eltern an Grundschulen ausgebildet. Die Ausbildung der Elternlotsen erfolgt über das Präventionszentrum.

Newsletter

Im monatlich erscheinenden Newsletter „Augen unserer Stadt“ werden regelmäßig zum Schulanfang Präventionstipps zum rücksichtsvollen Verhalten im Straßenverkehr beschrieben. Die Verkehrsteilnehmenden sollen so zum achtsamen Fahren sensibilisiert werden.

Zu b):

Die Umsetzung erfolgt teils dezentral über einzelne Schulen und Beiräte, teils koordiniert über die zuständigen Ressorts (Verkehr, Bildung, Inneres) im Rahmen vorhandener Programme (Schulwegsicherheit, Radverkehr, Verkehrserziehung).

Bauliche Maßnahmen werden über die Fachverwaltung beziehungsweise des Amtes für Straßen und Verkehr nach Priorisierung und Mittelbereitstellung realisiert. Aktuell stehen hierfür keine Kapazitäten zur Verfügung.

Zu c):

Auf Basis von Rückmeldungen der Schulen und der Polizei bewertet der Senat die Maßnahmen als wichtigen Beitrag zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit und zur Förderung eigenständiger Schulwege.

Eine flächendeckende, quantitative Evaluierung liegt bislang nur ansatzweise vor; insgesamt sieht der Senat jedoch positive Wirkungen, die durch weitere bauliche, ordnungsrechtliche und kommunikative Schritte verstetigt werden sollen.

9. Welche weiteren Vorschläge hat die Stadt Bremen, um der Herausforderung von „Elterntaxis“ zu begegnen und die Schulwege vor den Schulen sicherer zu machen? Inwiefern ist ein Konzept erarbeitet worden?

Die Stadt Bremen strebt einen integrierten Ansatz der Schulumfeldgestaltung an, der unter anderem Elternhaltestellen, Laufbuskonzepte, sichere Querungen und Kommunikationsmaßnahmen kombiniert.

Ein entsprechender konzeptioneller Rahmen wird ressortübergreifend weiterentwickelt und soll als Handlungsleitfaden für Schulen, Beiräte und Verwaltung dienen.

10. Wie bewertet der Senat die aktuelle Rechtslage hinsichtlich der Möglichkeit, Schulstraßen einzuführen? Inwieweit hält der Senat die bundes- und landesrechtliche Rechtslage für ausreichend? Welche

Voraussetzungen müssen gegeben sein, um in Bremen eine Schulstraße einführen zu können?

Der Senat sieht derzeit nicht die Voraussetzungen, um Schulstraßen im klassischen Sinne dauerhaft einzuführen. Es ist in Bremen bislang nur die Einführung einer temporären „Schulstraße“ im Rahmen eines Verkehrsversuchs möglich. Eine gesetzlich klar verankerte Möglichkeit zur regelmäßigen Sperrung von Straßenabschnitten vor Schulen existiert im bremischen Straßenrecht nicht.

11. Welchen Prozess für die Beantragung und Umsetzung der jeweiligen Schulstraßen hält der Senat für zielführend bezüglich Antragsverfahren, Zuständigkeiten, Einbindung Träger öffentlicher Belange und Anlieger, bauliche Umsetzung, Bereitstellung finanzieller Aufwendungen?

Da Schulstraßen in Bremen rechtlich nicht regulär umsetzbar sind, kann ein verbindlicher stadtweiter Prozess derzeit nicht eingeführt werden.

Für verkehrsrechtlich zulässige Einzelmaßnahmen (zum Beispiel punktuelle Sperrungen im Rahmen eines Verkehrsversuchs oder besondere Gefahrenlagen) gilt dagegen Folgendes:

- Initiierung durch Schule oder Beirat mit Begründung der Situation im Schulumfeld
- Prüfung durch Verkehrsbehörde und Polizei auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung (Einzelfallprüfung, Verhältnismäßigkeit, Sicherstellung der Erreichbarkeit)
- Beteiligung relevanter Träger öffentlicher Belange sowie der Anlieger:innen
- Entscheidung über einen befristeten Verkehrsversuch oder eine eng begründete verkehrsrechtliche Anordnung
- Temporäre bauliche Umsetzung (Beschilderung)
- Evaluation und gegebenenfalls Rücknahme

Ein regulärer Standardprozess für Schulstraßen könnte erst dann geschaffen werden, wenn die Rechtsgrundlage eindeutig erweitert wird.