



Initiative BiciBus-Deutschland
info@bicibus.de

Frankfurt, 04.10.2026

Schulstraße und BiciBus zusammendenken

Für einen sicheren, aktiven und selbstständigen Schulweg von der Haustür bis zum Schultor

Ausgangslage

Die Schulstraße entwickelt sich in Deutschland zunehmend zu einem Instrument kommunaler Schulwegsicherheit. Straßen oder Straßenabschnitte im unmittelbaren Umfeld einer Schule werden zu den maßgeblichen Bring- und Abholzeiten zeitweise für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Ziel ist es insbesondere, gefährliche Situationen durch haltende, parkende und wendende Fahrzeuge zu reduzieren und Kindern einen sicheren Zugang zur Schule zu ermöglichen. Diese Entwicklung ist ausdrücklich zu begrüßen. Sie greift jedoch zu kurz, wenn kommunale Schulwegplanung dort endet, wo die Schulstraße beginnt.

Denn der Schulweg eines Kindes beginnt nicht am Schultor. Er beginnt zu Hause. Die zentrale Frage lautet deshalb nicht allein: Wie schützen wir Kinder unmittelbar vor der Schule? Sondern:

Wie ermöglichen wir Kindern einen sicheren, aktiven und zunehmend selbstständigen Weg von ihrem Wohnumfeld bis zur Schule? Hier setzt die Kombination von Schulstraße und BiciBus an.

Die Schulstraße löst ein reales Problem – aber nur einen Teil davon

Die morgendliche Verkehrssituation vor Schulen ist seit Jahren bekannt. Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto, weil sie den Schulweg als unsicher empfinden. Gleichzeitig erzeugt dieser Bringverkehr neue Gefahren: eingeschränkte Sichtbeziehungen, Wendemanöver, Halten in unübersichtlichen Bereichen und zusätzlicher motorisierter Verkehr genau zu dem Zeitpunkt, zu dem besonders viele Kinder unterwegs sind.

Es entsteht ein sich selbst verstärkender Kreislauf: Unsicherheit → Elterntaxi → mehr Verkehr → größere Unsicherheit → noch mehr Elterntaxis. Die Schulstraße kann diesen Kreislauf am Schulstandort durchbrechen.



Sie reduziert den Kraftfahrzeugverkehr unmittelbar vor der Schule und schafft Raum für Kinder. Doch sie beantwortet eine entscheidende Frage nicht:

Wie kommt das Kind bis zur Schulstraße?

Ein Kind, dessen Eltern einen zwei Kilometer langen Schulweg als zu gefährlich für eine selbstständige Fahrt mit dem Fahrrad einschätzen, wird nicht automatisch zum Rad fahrenden Kind, weil die letzten 200 Meter vor der Schule für Autos gesperrt werden.

Genau hier liegt eine bislang zu wenig beachtete Lücke in der kommunalen Schulmobilitätspolitik.

Der BiciBus schließt die Lücke zwischen Haustür und Schulstraße

Der BiciBus ist ein regelmäßig stattfindender, begleiteter gemeinsamer Schulweg mit dem Fahrrad. Kinder treffen sich an festgelegten Haltepunkten in ihren Wohnquartieren und fahren auf einer definierten Route gemeinsam zur Schule. Erwachsene begleiten die Gruppe. Damit wird nicht lediglich ein Transportangebot geschaffen.

Der BiciBus ist zugleich praktische Mobilitätsbildung im realen Straßenverkehr.

Kinder lernen dort, wo Verkehrskompetenz tatsächlich benötigt wird: auf ihrem eigenen Schulweg.

Sie erleben Kreuzungen, Einmündungen, unterschiedliche Fahrbahnbeläge, Abstände, Geschwindigkeiten und andere Verkehrsteilnehmende. Sie lernen Bremsen, Anfahren, Beobachten, Kommunizieren und das Fahren innerhalb einer Gruppe. Das unterscheidet den BiciBus wesentlich von punktueller Verkehrserziehung.

Verkehrskompetenz entsteht nicht allein durch Wissen. Sie entsteht vor allem durch Erfahrung.

Schulstraße und BiciBus erfüllen unterschiedliche Funktionen

Deshalb dürfen beide Instrumente nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie ergänzen sich. Die Schulstraße verändert den Verkehrsraum.

Der BiciBus ermöglicht Kindern, diesen Verkehrsraum aktiv zu erreichen. Die Schulstraße schafft Sicherheit am Ziel. Der BiciBus schafft Begleitung und Erfahrung auf dem Weg.



Gemeinsam entsteht eine durchgängige Kette:

Zuhause → BiciBus-Haltestelle → gemeinsamer Schulweg → Schulstraße → Schule.

Das ist mehr als Verkehrsorganisation. Es ist eine schrittweise Heranführung an selbstständige Mobilität.

Das Ziel darf nicht dauerhafte Begleitung sein

Dabei muss ein häufiges Missverständnis vermieden werden. Das Ziel des BiciBus ist nicht, Kinder dauerhaft von Erwachsenen abhängig zu machen. Das Gegenteil ist der Fall. Begleitung kann eine Voraussetzung dafür sein, Selbstständigkeit zu erlernen. Ein Kind muss Verkehrssituationen wiederholt erleben können, bevor von ihm erwartet werden kann, sie alleine zu bewältigen.

Der BiciBus kann deshalb als Übergang zwischen begleitetem und selbstständigem Schulweg verstanden werden. Noch nicht alleine? Dann gemeinsam. Mit wachsender Erfahrung kann Begleitung reduziert werden. Aus dem Kind im BiciBus wird perspektivisch ein Kind, das seinen Schulweg selbstständig zurücklegen kann. Der BiciBus ist damit kein Selbstzweck. Das Ziel ist das selbstständig mobile Kind.

Schulwegplanung darf nicht an der Schulgrenze enden

Kommunale Schulmobilitätskonzepte konzentrieren sich häufig auf das unmittelbare Schulumfeld. Aus Sicht einer kindgerechten Verkehrsplanung ist diese Betrachtung zu eng. Der relevante Verkehrsraum eines Kindes umfasst den gesamten Schulweg. Deshalb sollten bei der Einrichtung einer Schulstraße gleichzeitig die tatsächlichen Wege der Schülerinnen und Schüler betrachtet werden.

Wo wohnen die Kinder? Welche Wege nutzen sie? Wo liegen gefährliche Kreuzungen? Wo bündeln sich Wege? Welche Strecken eignen sich zum Radfahren? Und an welchen Punkten könnten Kinder gemeinsam starten?

Aus diesen Informationen lassen sich BiciBus-Korridore entwickeln. Damit würde die Schulwegplanung erstmals konsequent von der Perspektive des Kindes aus gedacht: nicht vom Schultor nach außen, sondern von zu Hause bis zur Schule.



Auch rechtlich besteht kein Grund, beide Instrumente getrennt zu betrachten

Schulstraße und BiciBus beruhen zwar auf unterschiedlichen rechtlichen und organisatorischen Grundlagen. Das spricht jedoch nicht gegen, sondern gerade für ihre Kombination.

Schulstraßen sind verkehrsrechtliche Maßnahmen, für deren Anordnung insbesondere die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen und die konkrete Gefahren- beziehungsweise Verkehrssituation zu prüfen sind.

Der BiciBus hingegen ist keine straßenverkehrsrechtliche Anordnung und keine Demonstration.

Fahren mindestens 16 Rad Fahrende gemeinsam, kann die Gruppe unter den Voraussetzungen des § 27 StVO einen geschlossenen Verband bilden. Für geschlossene Verbände gelten besondere straßenverkehrsrechtliche Regeln.

Entscheidend ist jedoch: Eine Kommune muss keinen neuen rechtlichen Sonderstatus „BiciBus“ schaffen, um einen BiciBus organisatorisch zu unterstützen.

Sie kann insbesondere bei Routenplanung, Kommunikation, Mobilitätsmanagement, Schulwegplanung, Vernetzung und der Gewinnung von Begleitpersonen unterstützen. Gerade deshalb eignet sich der BiciBus als vergleichsweise niedrighschwellige Ergänzung zur Schulstraße.

Aus der Schulstraße sollte ein Schulwegekonzept werden

BiciBus Deutschland schlägt deshalb vor, bei jeder neuen Schulstraße standardmäßig zu prüfen, ob ergänzende aktive Schulwegangebote eingerichtet werden können.

Dazu gehören insbesondere:

Analyse der Wohnstandorte und Schulwege → Identifikation geeigneter Fahrradrouten → Festlegung von Treffpunkten und Haltestellen → Sicherheitscheck der Route → Aufbau eines BiciBus → begleitete Einführungsphase → regelmäßiger Betrieb → Evaluation.

Damit würde aus einer punktuellen Verkehrsmaßnahme ein umfassendes Konzept aktiver Schulmobilität.



Kommunen gewinnen dadurch Daten, die ihnen bislang häufig fehlen

Ein regelmäßig fahrender BiciBus erzeugt zudem wertvolles Wissen über die tatsächlichen Schulwege von Kindern. Begleitpersonen und Kinder erleben unmittelbar, wo Infrastruktur funktioniert – und wo nicht. Dokumentiert werden könnten beispielsweise: Route, Haltestellen, Zahl der teilnehmenden Kinder, Querungen, Geschwindigkeitskonflikte, Sichtbeziehungen, fehlende Radverkehrsanlagen und wiederkehrende Gefahrensituationen.

Der BiciBus könnte damit zusätzlich zu einem Frühwarnsystem der kommunalen Schulwegplanung werden. Nicht theoretische Verkehrsmodelle allein zeigen dann, wo Handlungsbedarf besteht. Die Kinder zeigen ihn jeden Morgen auf ihrem tatsächlichen Weg.

Von der Einzelmaßnahme zum kommunalen Standard

Angesichts der stark wachsenden Zahl von Schulstraßen sollte die nächste Entwicklungsstufe deshalb nicht lauten: Wie viele weitere Straßen können wir vor Schulen sperren? Sondern: Wie entwickeln wir daraus vollständige, aktive Schulwege?

BiciBus Deutschland schlägt daher einen einfachen Grundsatz für kommunale Schulmobilitätskonzepte vor:

Keine Schulstraße ohne Prüfung des gesamten Schulwegs.

Und daraus folgend: Bei jeder Schulstraße sollte geprüft werden, ob mindestens eine BiciBus-Route eingerichtet werden kann. Nicht jede Schule wird dafür gleichermaßen geeignet sein. Aber die Prüfung sollte selbstverständlich werden.

So wie bei einer Schulstraße geprüft wird, wo Kraftfahrzeuge geführt und wo Hol- und Bringzonen eingerichtet werden können, sollte künftig ebenso selbstverständlich geprüft werden:

Woher kommen die radfahrenden Kinder – und wie bringen wir sie sicher gemeinsam zur Schule?



Unsere Forderung

BiciBus Deutschland fordert Bund, Länder und Kommunen auf, Schulstraße und aktive Schulmobilität künftig systematisch miteinander zu verbinden.

Förderprogramme für Schulstraßen und kommunales Mobilitätsmanagement sollten deshalb ausdrücklich auch Maßnahmen zur Organisation begleiteter aktiver Schulwege berücksichtigen.

Kommunen sollten bei neuen Schulstraßen gleichzeitig prüfen, ob BiciBus-, Laufbus- oder vergleichbare Angebote aufgebaut werden können.

Schulen sollten dabei nicht allein gelassen werden. Organisation, Routenplanung, Kommunikation und Begleitung benötigen verlässliche Strukturen.

Denn sichere Kindermobilität darf nicht davon abhängen, ob sich zufällig an einer Schule einige besonders engagierte Eltern finden. Aus Modellprojekten müssen Strukturen werden.

Die Schulstraße ist ein wichtiger Schritt hin zu einer kindgerechteren Stadt. Aber sie darf nicht die Endstation kommunaler Schulwegpolitik sein.

Eine sichere Insel vor dem Schultor reicht nicht aus, wenn der Weg dorthin für Kinder weiterhin als unsicher empfunden wird. Deshalb müssen wir den gesamten Schulweg betrachten. Die Schulstraße schafft Raum. Der BiciBus schafft Erfahrung. Die Schulstraße reduziert Konflikte vor der Schule.

Der BiciBus ermöglicht Kindern, den Weg dorthin gemeinsam zu bewältigen und dabei Verkehrskompetenz aufzubauen. Und beide verfolgen letztlich dasselbe Ziel:

Kinder, die ihre Stadt sicher, aktiv und zunehmend selbstständig erleben können.

Die Schulstraße macht Platz für Kinder. Der BiciBus bringt sie dorthin.