

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner,
Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25754 –**

Sicherheit für Kinder und Jugendliche auf dem Weg zu Schule und Kindergarten

Vorbemerkung der Fragesteller

Unfälle von Kindern gehören zu den tragischsten Ereignissen im Straßenverkehr. Kinder sind gerade auf ihren Wegen im Alltag besonders schutzbedürftig und deshalb auf eine risikoarme Verkehrssituation angewiesen. Aufgrund ihrer im Vergleich geringen Erfahrungen können sie Verkehrssituationen oft nur schwer einschätzen und sich wegen ihrer kleinen Körpergröße nur schwer einen Überblick über die Verkehrslage verschaffen. Ein Ziel der Verkehrssicherheitspolitik muss es sein, Gefahren für Kinder auf unseren Straßen systematisch zu erkennen und Lücken und Mängel im Verkehrsrecht, bei der Infrastruktur, Verkehrserziehung und Verkehrstechnik zu beheben.

Der Weg der Kinder zur Schule und Kindergarten soll darum genauer beleuchtet werden. Es soll ermittelt werden, wie gefährlich es für Kinder und Jugendliche ist zur Schule oder in den Kindergarten zu gelangen. Auch soll festgestellt werden, welche Unfallursachen dabei besonders auffällig sind und wie man den Weg sicherer gestalten kann.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr seit Jahrzehnten ein wichtiges Anliegen, bei dem Staat und Gesellschaft gefordert sind. Auf verschiedenen Gebieten, wie der Gestaltung einer sicheren Infrastruktur, technischer Anforderungen an Fahrzeuge oder der Ausgestaltung des Verkehrsrechts, trägt der Bund zur Gewährleistung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr bei.

1. Wie viele Unfälle mit Kindern fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf dem Schulweg statt (bitte nach Schulart, Alter der Kinder, Art des Geschehens und Schwere der Verletzung aufschlüsseln)?
2. Wie viele Unfälle mit Kindern fanden Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf dem Schulweg in den verschiedenen Bundesländern statt (bitte nach Jahren, Bundesland und Grad der Verletzung des Kindes aufschlüsseln)?
3. Wie viele Unfälle mit Kindern fanden Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf dem Weg in den Kindergarten statt (bitte nach Alter der Kinder, Art des Unfalls und Schwere der Verletzung aufschlüsseln)?
4. Wie viele Unfälle mit Kindern fanden Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf dem Weg in den Kindergarten in den verschiedenen Bundesländern statt (bitte nach Jahren, Bundesland und Grad der Verletzung des Kindes aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung, die Statistik Schülerunfallgeschehen 2019, verwiesen: <https://publikationen.dguv.de/detail/index/sArticle/3896/sCategory/8>.

5. Was wird getan, um Gefahrenstellen auf den Schulwegen zu entschärfen?

Der Bund erarbeitet zur Unterstützung der zuständigen Verantwortlichen vor Ort u. a. das „Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ sowie „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren und den Stand der Technik wiedergeben. Zur Erkennung und Beseitigung von Gefahrenquellen auf Schulwegen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einen Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ herausgegeben.

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber welche Verkehrsmittel Kinder nutzen, um zur Schule oder in den Kindergarten zu kommen?

Nach den Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ nutzten Kinder unter 14 Jahren im Jahr 2017 folgende Hauptverkehrsmittel auf den Wegen zur Schule oder in den Kindergarten bzw. die Kita: Pkw (33 Prozent); zu Fuß (31 Prozent); Fahrrad (16 Prozent); Öffentliche Verkehrsmittel (21 Prozent).

7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie viele Kinder jeden Tag zur Schule oder Kindergarten von Eltern im Auto gefahren werden, und wie viele gelegentlich?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

8. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung von Fahrrädern als Transportmittel zu Kindertagesstätten und Schulen (bitte nach selbstfahrenden Kindern, Transport auf dem Fahrrad eines Erwachsenen, Lastenrad oder Kinderanhänger aufschlüsseln)?

2002 haben die 6- bis 10-Jährigen zehn Prozent der Schulwege mit dem Fahrrad zurückgelegt, 2017 waren es 13 Prozent. Datengrundlage ist die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

9. Welche Erfordernisse sieht die Bundesregierung, einem Zuwachs dieser Mobilitätsart in der Verkehrsunfallprävention Rechnung zu tragen?

Der Zuwachs dieser Mobilitätsart spielt in der Verkehrsunfallprävention eine wichtige Rolle. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat dabei die verschiedenen Aktionsfelder von der Infrastruktur für Radfahrende über die Technik von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern bis zu den Verhaltensregeln im Blick. Um die Erfordernisse zu adressieren, hat das BMVI daher beispielsweise das Sonderprogramm „Stadt und Land“ für eine bessere Radinfrastruktur in der Fläche auf den Weg gebracht, die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) novelliert, um Radfahrende besser zu schützen und im Bereich Technik zum Beispiel die Aktion Abbiegeassistent gestartet.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der Kindersicherung auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger oder Lastenrad?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen oder Hinweise von dritter Seite zu einem etwaigen Änderungsbedarf vor. Derzeit werden durch die Fahrradindustrie neue Möglichkeiten des Transportes von Kindern in Lastenrädern entwickelt. Um einen sicheren Transport von Kindern in Lastenrädern zu gewährleisten, erarbeitet die BASt derzeit eine Broschüre „Kinderbeförderung auf Lastenfahrrädern“, in der unter anderem auf geeignete Sitzmöglichkeiten und Gurtsysteme sowie sichere Verhaltensmöglichkeiten eingegangen wird.

11. Woran sollen Fahrradbesitzerinnen und Fahrradbesitzer erkennen, ob ein Fahrrad zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet ist, wie es in der Straßenverkehrsordnungs (StVO)-Novelle vom April 2020 als Voraussetzung zur Mitnahme von Personen, die älter sind als sieben Jahre, auf dem Fahrrad genannt wird?

Nach welchen Kriterien wird eine ausreichende technische Sicherung bewertet?

Nach § 21 Absatz 3 Satz 1 StVO dürfen Personen nur auf Fahrrädern befördert werden, die zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind. Hierbei handelt es sich um ausfüllungsbedürftige Rechtsbegriffe.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) schreibt vor, dass Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass ihr verkehrüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt und die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben. Diese Vorschrift ist eine designneutrale Wirkvorschrift. Spezielle Normen (z. B. DIN-Normen) stellen den aktuellen Stand der Technik dar und enthalten weitergehende technische Vorgaben an Fahrräder, die über die ver-

pflichtend anzuwendenden allgemeinen Sicherheitsanforderungen der StVZO hinausgehen.

Die Klärung der Frage, welches Fahrrad für den jeweiligen individuellen Einsatzzweck geeignet ist, sollte durch eine ausgiebige Beratung im Fahrradfachhandel erfolgen und liegt im Übrigen in der Verantwortung der den Personentransport durchführenden Person.

12. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Sicherheit der in Deutschland erhältlichen Kindertransportsysteme auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger oder Lastenrad ausreichend?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass geeignete Systeme für den Transport von Kindern auf Fahrrädern am Markt erhältlich sind. Um Nutzer bei der Auswahl von geeigneten Transportmöglichkeiten zu unterstützen, wird derzeit eine Broschüre über den Kindertransport auf Lastenräder erstellt, die in Kürze von der BASt veröffentlicht werden soll.

13. Plant die Bundesregierung, den Transport von Kindern auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger oder Lastenrad stärker zu regulieren?

Auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse beabsichtigt die Bundesregierung nicht, den Personentransport weiter verhaltensrechtlich zu regulieren, da die bisherigen Regelungen als ausreichend erachtet werden.

Dem Entwurf einer detaillierten Verordnung der Bundesregierung über die Ausrüstung von Fahrrädern hat der Bundesrat nicht zugestimmt. Eine weitergehende Regulierung der technischen Anforderungen für Fahrräder, auf denen Kinder transportiert werden, ist auf Verordnungsebene daher derzeit nicht geplant.

14. Wie viele Kinder werden nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Schulweg von ihren Eltern begleitet (bitte für die letzten fünf Jahre angeben und nach Verkehrsmittel aufschlüsseln)?

Im Jahr 2017 wurden rd. 40 Prozent der 6- bis 10-jährigen Kinder auf dem Schulweg von mindestens einem Erwachsenen aus dem Haushalt begleitet. Nach Auswertungen von Daten der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ gibt es dabei Unterschiede, je nach genutzten Verkehrsmitteln: zu Fuß rd. 25 Prozent, Fahrrad rd. 40 Prozent, Auto fast 90 Prozent und im Öffentlichen Verkehr weniger als zehn Prozent. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

15. Wie viele Schülerlotsen oder Buslotsen werden nach Kenntnis der Bundesregierung eingesetzt, um die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen (bitte für die letzten fünf Jahre angeben)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

16. Fördert die Bundesregierung den Einsatz von Bus- und Schülerlotsen?
17. Wenn ja, wünscht die Bundesregierung, dass mehr Schüler- und Buslotsen eingesetzt werden?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine spezielle Förderung erfolgt diesbezüglich nicht.

18. Vor wie vielen Schulen und Kindergärten gilt nach Kenntnis der Bundesregierung eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h?

Die Durchführung der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und damit auch die Anordnung der Verkehrszeichen fällt in die Zuständigkeit der Landesbehörden. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

19. Welche Rolle spielt Tempo 30 km/h in Bezug auf die Verkehrssicherheit von Kindern auf der einen und auf die Flüssigkeit des Verkehrs auf der anderen Seite?

Seit 2016 besteht für die Länder die Möglichkeit, auch auf Hauptverkehrsstraßen erleichtert Tempo 30 km/h streckenbezogen im unmittelbaren Bereich vor bestimmten sozialen Einrichtungen (z. B. Schulen, Kindergärten und Krankenhäusern) anzuordnen. Diese Möglichkeit kommt besonders schützenswerten Personenkreisen und damit insbesondere Kindern zu Gute.

Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Tempo 50 km/h und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h ermöglicht es den zuständigen Behörden, im Wege einer flächendeckenden Verkehrsplanung ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßennetz festzulegen, das insbesondere den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und den Kfz-Verkehr von Wohnstraßen fernhält.

20. Teilt die Bundesregierung die Forderung unter anderem der Verkehrswacht, dass Kinder, wenn möglich, zu Fuß zur Schule gelangen sollen (<https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/mein-schulweg-kl-1/schulweg/>)?

Ja.

21. Wie häufig kam es nach Kenntnis der Bundesregierung im unmittelbaren Umfeld von Schulen und Kindergärten seit 2011 zu Verkehrsunfällen (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
22. Wird erfasst, wie häufig Pkw an Unfällen unmittelbar vor Schulen und Kindergärten beteiligt waren, die gerade dabei waren Kinder zur Schule oder Kindergarten zu bringen beziehungsweise von da abzuholen (sogenannte Elterntaxis)?

Wenn ja, wie häufig waren diese Elterntaxis in Unfälle vor Schule oder Kindergarten verwickelt?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

23. Plant die Bundesregierung, Kommunen beim Problem der „Elterntaxis“, die den Schulweg vieler Kinder besonders gefährlich machen, durch Änderungen in der StVO oder der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) zu unterstützen?

Die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, also auch etwa die Anordnung von Halt- oder Parkverboten vor Schulen, liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Länder, die diese Aufgabe des Verwaltungsvollzugs als „eigene Angelegenheit“ wahrnehmen. Auf der Grundlage der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift entscheiden die vor Ort zuständigen Behörden in Ausübung des ihnen obliegenden pflichtgemäßen Ermessens. Dies ermöglicht maßgeschneiderte Lösungen für den konkreten Einzelfall.

24. Prüft die Bundesregierung Vorteile durch das Tragen von reflektierenden Elementen im Straßenverkehr?
25. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Sichtbarkeit von Kindern im Straßenverkehr zu erhöhen?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Tragen reflektierender Elemente trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Das Thema der besseren Sichtbarkeit von Fußgängern und Radfahrern wird seitens des BMVI zum Beispiel über die Kampagne „Runter vom Gas“ thematisiert. Darüber hinaus unterstützt das BMVI den Deutschen Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht durch Informationen und Tipps zur Thematik, unter anderem im Rahmen der Programme „Kind und Verkehr“ oder „Kinder im Straßenverkehr“. Für Kinder im Vor- und Grundschulalter enthält die „Käpt’n Blaubär Verkehrsfibel“ hilfreiche entsprechende Informationen.

26. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Umsetzung von Schulwegplänen in den Ländern?
27. Für wie viele der Schulen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich Schulwegpläne erstellt (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?
28. Wie werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung erstellt?
29. Wie oft werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Schulwegpläne überprüft und angepasst (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 26 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in den Fragen angesprochenen Aspekte fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundes. In Kooperation mit den Ländern wurden im Rahmen eines Forschungsprojektes der BAST wesentliche Fragen der „Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen“ untersucht. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Website der BAST verwiesen:

<https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/570/file/M230b.pdf>.

