

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)

vom 09. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. April 2019)

zum Thema:

Berlin: Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr und auf dem Schulweg

und **Antwort** vom 26. April 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. April 2019)

Herrn Abgeordneten Tommy Tabor (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18536
vom 09. April 2019
über Berlin: Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr und auf dem Schulweg

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Bezirksämter um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie wurden in der Antwort entsprechend eingearbeitet.

Frage 1:

Wie viele Kinder im Alter bis zu 12 Jahren verunglückten in den letzten 10 Jahren als Radfahrer oder Fußgänger schwer oder tödlich als Teilnehmer im Berliner Straßenverkehr? (Bitte aufschlüsseln nach Radfahrern, Fußgängern und Unfallursache.)

Antwort zu 1:

Die Datenbank „Datawarehouse Verkehrslagebild“ bei der Polizei Berlin lässt eine Recherche gemäß der genannten Altersvorgabe nicht zu. Es können lediglich Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Kindern bis zu 14 Jahren ausgewertet werden. Diese Daten können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

2009 - 2018		Verkehrsbeteiligung / Unfallfolge			
	Zu Fuß Gehende			Radfahrende	
	getötet	schwerverletzt	getötet	schwerverletzt	
Gesamt	6	1.078	3	290	

(Stand: 05.04.2019)

Anzahl der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Kindern bis 14 Jahren als zu Fuß Gehende:

Unfallursache	2009 - 2018
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	711
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	312
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamtinnen bzw. Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	130
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an Fußgängerfurten	104
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an anderen Stellen	96
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern beim Abbiegen	64
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	45
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an Fußgängerüberwegen	36
Verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	31
Geschwindigkeit in anderen Fällen	21
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	12
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	11
Andere Fehler der Fußgängerinnen bzw. Fußgänger	10
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6
Andere Fehler bei der bzw. dem Fahrzeugführenden	5
Alkoholeinfluss	5
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch sonstiges falsches Verhalten	5
Fehler beim Abbiegen nach links	3
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	2
Überladung, Überbesetzung	1
Bremsen	1
Ungenügender Sicherheitsabstand	1
Einfluss anderer berauscheinender Mittel (Drogen, Rauschgift)	1

Unfallursache	2009 - 2018
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamtinnen bzw. Polizeibeamte oder Lichtzeichen	1
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	1

(Stand: 05.04.2019)

Anzahl der Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Kindern bis 14 Jahren als Radfahrende:

Unfallursache	2009 - 2018
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	147
Verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	109
Fehler beim Abbiegen nach links	48
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an anderen Stellen	39
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	35
Geschwindigkeit in anderen Fällen	22
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	16
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamtinnen bzw. Polizeibeamte oder Lichtzeichen	15
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an Fußgängerfurten	11
Andere Fehler bei der bzw. dem Fahrzeugführenden	11
Fehler beim Abbiegen nach rechts	10
Sonstige Fehler beim Überholen; z. B. ohne genügenden Seitenabstand	9
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	9
Ungenügender Sicherheitsabstand	7
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	7
Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	5
Alkoholeinfluss	4
Andere Fehler der Fußgängerinnen bzw. Fußgänger	3
Bremsen	3
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	3
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	2

Unfallursache	2009 - 2018
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	2
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	2
Andere Mängel	2
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	2
Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)	2
Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen	2
Beleuchtung	1
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamtinnen bzw. Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	1
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	1
Überladung, Überbesetzung	1
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängerinnen bzw. Fußgängern an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	1
Bereifung	1
Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	1

(Stand: 05.04.2019)

Frage 2:

An welchen Grundschulen befinden sich weder Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Querungsanlagen, um den Schülern das sichere Überqueren von Straßen zu ermöglichen?

Antwort zu 2:

Als einziges Bezirksamt hat das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin mitgeteilt, dass sich an folgenden Grundschulen im Bezirk und deren näherem Umfeld, welches zum Erreichen der Schule notwendig ist, keine Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Lichtsignalanlagen (LSA) befinden (Querungshilfen waren nicht ermittelbar):

- Havelmüller Grundschule
- Mark-Twain-Grundschule (verkehrsberuhigter Bereich)
- Ringelnatz-Grundschule
- Franz-Marc-Grundschule
- Alfred-Brehm-Grundschule
- Münchhausen-Grundschule
- Ellef-Ringnes-Grundschule
- Victor-Gollancz-Grundschule
- Hermann-Schulz-Grundschule

- Reinicke-Fuchs-Grundschule
- Gustav-Dreyer-Grundschule
- Private Goethe-Grundschule
- Demokratische Schule X
- Montessori-Schule
- Lauterbach-Grundschule

Frage 2.1:

Wie viele davon wurden in den letzten 10 Jahren in Betrieb genommen?

Frage 2.2:

Wie viele sind aktuell in Planung?

Antwort zu 2.1 und 2.2:

Nach den Auskünften der Bezirksamter ergibt sich zu den Fragen 2.1 und 2.2 folgendes Bild zu vorhandenen Querungshilfen:

Bezirk	2.1 (in den letzten 10 Jahren in Betrieb genommene Fußgängerüberwege und bauliche Querungshilfen)	2.2 (aktuell in Planung befindliche Fußgängerüberwege und bauliche Querungshilfen)
Charlottenburg-Wilmersdorf	Hierzu kann mangels statistischer Erhebung keine Aussage getroffen werden	Nicht recherchierbar
Friedrichshain-Kreuzberg	43 Fußgängerüberwege, elf Mittelinseln, neun Gehwegvorstreckungen	sechs Fußgängerüberwege, neun Mittelinseln, 13 Gehwegvorstreckungen
Lichtenberg	Keine Angabe	Keine Angabe
Marzahn-Hellersdorf	Keine Angabe	Keine Angabe
Mitte	Entsprechende Statistiken werden nicht geführt	Eine Schule (Koppenplatz) hat einen entsprechenden Antrag gestellt
Neukölln	Ca. acht Querungsmöglichkeiten und Maßnahmen zur Radfahrinfrastruktur	Aktuell sind zwei Fußgängerüberwege und drei Querungshilfen in Planung sowie Fahrradbügel
Pankow	35 Fußgängerüberwege neun Mittelinseln sieben Gehwegvorstreckungen	21 Fußgängerüberwege fünf Mittelinseln neun Gehwegvorstreckungen
Reinickendorf	Acht Fußgängerüberwege	Vier Fußgängerüberwege
Spandau	Keine Angabe	Keine Angabe
Steglitz-Zehlendorf	Nicht recherchierbar; grundsätzlich wird versucht, durch Gehwegvorstreckungen mehr Sicherheit beim Überqueren zu schaffen	Keine Angabe

Tempelhof-Schöneberg	Keine Angabe	Keine Angabe
Treptow-Köpenick	Hierzu kann mangels statistischer Erhebung keine Aussage getroffen werden	Im Zuständigkeitsbereich der Bezirklichen Straßenverkehrsbehörde sind derzeit keine Fußgängerüberwege oder Querungsanlagen im Nahbereich von Grundschulen in Planung

Ferner ist eine Fußgänger-Lichtzeichenanlage vor der im Adlertor gelegenen Grundschule Schmöckwitz, Bezirk Treptow-Köpenick, bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) in Planung.

Frage 2.3:

Wie gestalten sich die rechtlichen Bestimmungen dazu? In welchen Fällen ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege und Querungsanlagen zur Sicherung des Schulweges verpflichtend vorgesehen?

Antwort zu 2.3:

Hier muss nach den Arten der Querungseinrichtungen unterschieden werden. Lichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwege sind Maßnahmen, die nach den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und weiterführenden Richtlinien geprüft und durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden müssen. Über bauliche Querungshilfen wie Mittelinseln entscheidet der Straßenbaulastträger unter Berücksichtigung der baurechtlichen Vorschriften. Bei der Entscheidung werden die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort berücksichtigt. Regelmäßig werden zunächst, wenn die Schulkinder zur Querung der Straße vor den Schuleingängen Unterstützung benötigen, bauliche Maßnahmen, ggf. ergänzt durch Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen geprüft. Es handelt sich immer um eine Einzelfallentscheidung abhängig von den vorhandenen Gegebenheiten.

Frage 3:

Sind vor allen Berliner Grundschulen verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo-30-Strecken eingerichtet – mit oder ohne zeitlicher Beschränkung?

Antwort zu 3:

Die überwiegende Mehrheit der Grundschulen ist im untergeordneten Nebenstraßennetz gelegen, so dass hier infolge der dort in den 90iger Jahren ausgewiesenen Tempo 30-Zonen eine Verkehrsberuhigung vorhanden ist. Im Sommer 2008 wurden auch alle Zugangsbereiche von Grundschulen, die im Hauptstraßennetz gelegen sind und an denen die Kinder die Fahrbahn queren müssen, durch Tempo 30-Strecken befristet auf die Schul- und ggf. Hortöffnungszeiten gesichert.

Frage 4:

Plant der Senat, durch gezielte Werbemaßnahmen berlinweite Aufmerksamkeit für die Verbreitung von Laufbus-Projekten zu erzeugen?

Antwort zu 4:

Derzeit sind solche Werbemaßnahmen nicht geplant.

Frage 5:

In welcher Form unterstützen Senat und Bezirke die Erstellung und Verbreitung von Schulwegplänen?

5.1 Wenn ja, mit welchen Maßnahmen und Mitteln?

5.2 Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

In den Bezirken erfolgt die Erarbeitung der Schulwegpläne über die Gesellschaft für Arbeitsförderung in Köpenick mbH (CÖGA mbh). Hierfür stellt der Bezirk dem Beschäftigungsträger zumeist entsprechende Räume in einer Schule zur Verfügung. Die Bekanntgabe der Schulwegpläne ist in der jährlich durch den Schulträger herausgegebenen Grundschulbroschüre erhalten. Die Verteilung läuft in den Bezirken unterschiedlich ab. Die Finanzierung der Schulwegpläne erfolgt in den Bezirken unterschiedlich über den Träger, Sponsoren und/oder das Bezirksamt.

Der Senat begrüßt die Erstellung von Schulwegpläne.

Frage 6:

6.1 Wie bewertet der Senat zeitlich begrenzte Sperrungen des Verkehrsraums für „Eltern-Taxis“ vor Grundschulen zum morgendlichen Schulbeginn oder dem Schulschluss am Nachmittag?

6.2 An welchen Schulen herrschen nach Kenntnis des Senats vor Schulbeginn regelmäßig Verkehrsprobleme durch ein erhöhtes Aufkommen an Pkws? (Bitte nach Bezirk aufschlüsseln)

Antwort zu 6:

Nach Kenntnis des Senats kommt es insbesondere vor Grundschulen stadtweit an vielen Schulen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit den entsprechenden Verkehrsproblemen, so dass eine Auflistung grundsätzlich nicht möglich ist. Das Ordnungsamt Friedrichshain-Kreuzberg hat jedoch hierzu mitgeteilt, dass es im Jahr 2018 Schwerpunktaktionen zur Feststellung und Ahndung von Verkehrsverstößen vor 25 von über 30 Grundschulen im Bezirk durchgeführt habe. Die meisten Verkehrsordnungswidrigkeiten wurden dabei im Bereich der Azis-Nesin-Grundschule bzw. der Carl-von-Ossietzky-Grundschule in der Blücher- bzw. Urbanstraße festgestellt (503), gefolgt von der Freien Waldorfschule in der Ritterstraße (419), der Jens-Nydaahl-Grundschule in der Kohlfurter Straße (262), der Galilei-Grundschule (228) und der Rosa-Parks-Grundschule in der Reichenberger Straße (205).

Dem Senat sind bisher keine temporären Sperrungen von Fahrbahnen vor Schulen bekannt, die bewertet werden können. Sperrungen, die sich nur auf „Elterntaxis“ beziehen, sind nicht bekannt.

Frage 7:

Welche Schulen haben die Einrichtung von „Hol- und Bringzonen“ beantragt? An welchen Schulen wurden sogenannte „Hol- und Bringzonen“ eingerichtet? Wie bewertet der Senat die Einrichtung sogenannter „Hol- und Bringzonen“ in fußläufiger Nähe zu Grundschulen?

Antwort zu 7:

Der Senat befürwortet Maßnahmen, die Schülerinnen und Schülern die selbstständige und sichere Bewältigung des Schulwegs ermöglichen. Dazu gehört auch die Einrichtung von „Hol- und Bringzonen“, die zumindest noch einen Anteil eines selbstständigen Schulwegs ermöglichen. Eine solche Zone wurde im Rahmen eines Pilotprojekts an der Reinhardswald-Grundschule in Kreuzberg eingerichtet. Dem Bezirksamt Mitte von Berlin liegt ein Antrag für die Antonstraße 10 (Wedding-Grundschule) zur Prüfung vor. In der Umgebung anderer Schulen werden in Absprache auch Parkplätze genutzt, von denen aus Schulweggemeinschaften, u. a. als Laufbusse bezeichnet, gemeinsam zur Schule gehen. Genaue Standorte sind dem Senat nicht bekannt.

Frage 8:

Wie ist die Rechtslage für die unter Frage 6 und 7 genannten Maßnahmen zur Verkehrssicherheit vor Schulen?

Antwort zu 8:

Die Sperrung von Straßen an Schulen nur für „Eltern-Taxis“ lässt das Straßenverkehrsrecht nicht zu.

Für die Einrichtung von Haltestellen für Eltern kommen sowohl nichtamtliche Hinweisbeschilderungen („Hol- und Bringzone“, „Elternhaltestelle“), welche der Zustimmung des Straßenbaulastträgers bedürfen (Sondernutzung gem. § 11 des Berliner Straßengesetzes), als auch Beschilderungen mit den Zeichen 286 („eingeschränktes Haltverbot“) der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Betracht. Die nichtamtliche Hinweisbeschilderung hat lediglich empfehlenden Charakter gegenüber den am Verkehr Teilnehmenden. Zeichen 286 StVO erlaubt sowohl das Ein- und Aussteigen als auch das Be- und Entladen in den entsprechend beschilderten Bereichen. Diese Verkehrszeichen sind für die am Verkehr Teilnehmenden bindend. Parkverstöße können ggf. geahndet werden.

Frage 9:

Welche anderen Maßnahmen hält der Senat für geeignet, um das immer wieder zum jährlichen Schulbeginn auf Elternabenden diskutierte Thema des durch „Eltern-Taxis“ verursachten Verkehrschaos vor den Grundschulen trotz der bestehenden Schulautonomität berlinweit und dauerhaft in den Griff zu bekommen?

Antwort zu 9:

Dem Senat liegen die Ergebnisse eines Pilotprojekts zum schulischen Mobilitätsmanagement vor. Bei diesem umfassenden Ansatz der Mobilität rund um die Schule werden Aspekte der Kommunikation, des Unterrichts und der Infrastruktur und Verkehrsregelung ressortübergreifend für den einzelnen Schulstandort betrachtet und

individuelle Lösungen erarbeitet. Bundesweite Erfahrungen zeigen, dass dort, wo dieses Konzept verstetigt wird, auch diese Problematik spürbar reduziert werden kann.

Frage 10:

Verfügt der Senat über ein Konzept zum Schulischen Mobilitätsmanagement?

10.1. Wenn ja, was beinhaltet dieses Konzept?

10.2. Wenn nein, warum nicht?

10.3. Wenn nein, plant der Senat ein Konzept zum Schulischen Mobilitätsmanagement zu erarbeiten und wer soll daran beteiligt sein?

Antwort zu 10:

Aktuell verfügt der Senat nicht über ein Konzept zum Schulischen Mobilitätsmanagement. Im aktuellen Erarbeitungsprozess für den Abschnitt 4 zur Förderung des Fußverkehrs im Berliner Mobilitätsgesetz wird ein Paragraph zum Schulischen Mobilitätsmanagement diskutiert. Die aktuelle Fassung enthält eine Absichtserklärung zur Förderung von Schulischem Mobilitätsmanagement und Konzeptentwicklung. Es sind ebenfalls Hinweise auf dabei relevante und möglichst zu beteiligende Akteure enthalten.

Frage 11:

Welche Maßnahmen werden a.) vom Senat, b.) von den Bezirken und c.) von den Schulen ergriffen, um Schüler dazu anzuhalten, den Schulweg selbstständig zu beschreiten?

Antwort zu 11:

Die Zuständigkeit für den Schulweg der Kinder liegt bei ihren Eltern und Erziehungsberechtigten. Bei der schulischen Maßnahme handelt es sich um die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, wie sie als übergreifendes Thema im Rahmenlehrplan verankert ist. Die zuständige Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie hat den Schulen die vom Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) erarbeitete Handreichung für Lehrkräfte und Erzieherinnen und Erzieher zur Verfügung gestellt. Die Unfallkasse Berlin hat mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie das Arbeits- und Erkundungsheft „Der mobile Bär“ für den sicheren Schulweg herausgegeben. Auch die Aktion „Zu Fuß zur Kita und zur Schule“ des von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanzierten Projekts des BUND Berlin hat in den vergangenen Jahren die Schulen erreicht.

Die Bezirksämter haben mitgeteilt, dass die Jugendverkehrsschulen gute Arbeit leisten. Hierbei geht es insbesondere um Sensibilisierung der Kinder für den Verkehr und die Vermittlung der Bedeutung von Verkehrszeichen und Verkehrsregeln. Schülerinnen und Schüler der vierten Klassen erhalten dort z.B. in einigen Bezirken Radfahrunterricht mit anschließender Prüfung. Des Weiteren können die Kinder auf speziell eingerichteten Plätzen mit Ampeln, Zebrastreifen und Verkehrsschildern spielerisch an die Anforderungen des Straßenverkehrs herangeführt werden.

Weitere Maßnahmen der Bezirksämter sind z.B. im Bezirk Steglitz-Zehlendorf die Arbeit einer Steuerungsgruppe „Sichere Schulwege“, die sich aus unterschiedlichen Fachbereichen/Ämtern des Bezirksamtes (Straßen- und Grünflächenamt, Schul- und

Sportamt, Untere Straßenverkehrsbehörde und Ordnungsamt) und der Polizei zusammensetzt. Diese hat zum Ziel, Lösungsstrategien zum „Verkehrschaos vor Grundschulen“ zu erarbeiten. In der Arbeitsgemeinschaft (AG) Schulwegsicherheit in Berlin-Mitte werden - als weiteres Beispiel für die vielfältigen bezirklichen Maßnahmen, die in den Stellungnahmen übermittelt wurden - auch Projekte vorgestellt / besprochen, die dieses Thema zum Inhalt haben. Mitglieder der AG Schulwegsicherheit in Berlin-Mitte kommen u.a. aus den Schulen sowie der Polizei, so dass die Informationen weitergegeben bzw. umgesetzt werden können.

Die Schulaufsicht des Bezirksamtes Lichtenberg von Berlin hat die Maßnahmen der Schulen aufgeführt, die für ganz Berlin gelten:

Entsprechend § 13 der Grundschulverordnung (Gs-VO) ist die Verkehrs- und Mobilitätserziehung für jede Schule verpflichtend. Der gültige Rahmenlehrplan der Länder Berlin und Brandenburg beinhaltet Vorgaben zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung für jede Schule.

Zur Umsetzung dieser Vorgaben liegen in jeder Schule ein Konzept und/oder Festlegungen im schulinternen Curriculum zur Verkehrserziehung vor. Darin werden die schulscharfen Bildungs- und Erziehungsziele, Ausführungen zum Kompetenzerwerb und die erforderlichen Maßnahmen, die zur Umsetzung der Vorgaben und schulinternen Festlegungen führen, festgeschrieben.

Hinzu kommt die Möglichkeit für Schulen, in Zusammenarbeit mit der Polizei Schülerlotsen auszubilden und einzusetzen. Die verpflichtende Radfahrprüfung im Schuljahrgang vier ist ein weiterer Baustein, in dem die Schülerinnen und Schüler lernen, den Schulweg selbstständig zu beschreiten, da sie hinsichtlich der Grundlagen im Straßenverkehr Sicherheit erreichen.

Frage 12:

Bewertet der Senat es als förderlich für Entwicklung und Gesundheit, wenn Kinder den Schulweg – zu Fuß oder per Fahrrad – selbst beschreiten?

Antwort zu 12:

Der Senat teilt die durch Studien nachgewiesenen positiven Effekte des selbstständigen Schulwegs auf die kindliche Entwicklung, zu denen eine höhere Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, eine gesteigerte körperliche Fitness, sowie - bei gemeinsamer Bewältigung des Schulwegs mit anderen Kindern - die Verbesserung des Sozialverhaltens gehören. Hinzu kommt, dass Kinder dadurch in die Lage versetzt werden, ein räumliches Bild der eigenen Stadt bzw. des eigenen Schulwegs zu entwerfen. Auch eine Begleitung auf dem Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist bei geeigneten Strecken und Entfernungen einer Beförderung vorzuziehen.

Frage 13:

Was beinhaltet das Pilotprojekt „Sicherer Schulweg“ und wie bewertet der Senat den Erfolg dieses Projektes?

Antwort zu 13:

Der Senat geht davon aus, dass der Fragesteller damit die temporäre Fahrbahnsperrung in der Nehringerstraße meint. Er bewertet ein noch nicht durchgeführtes Projekt nicht im Vorhinein.

Frage 14:

Wie lang ist der längste Schulweg eines Kindes in Berlin?

Antwort zu 14:

Für die Beantwortung dieser Frage müssten dem Senat im Einzelfall sowohl der Wohnort als auch die zu besuchende Schule einzelner Schüler bekannt sein. Diese Informationen liegen dem Senat nicht vor.

Berlin, den 26.04.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz