

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian Graf (CDU)**

vom 24. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2017)

zum Thema:

Schülerlotsen

und **Antwort** vom 03. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. August 2017)

Herrn Abgeordneten Florian Graf (CDU)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11896
vom 24. Juli 2017
über Schülerlotsen

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

1. Wie viele Vorfälle rücksichtslosen oder verkehrswidrigen Verhaltens vonseiten der Verkehrsteilnehmer wurden der Senatsverwaltung oder auch der Schulaufsicht seit Januar 2017 mitgeteilt? Wie viele Vorfälle waren es jeweils in den fünf Jahren zuvor?

Zu 1.:

Der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie und den regionalen Außenstellen der Schulaufsicht werden Vorfälle rücksichtslosen oder verkehrswidrigen Verhaltens durch Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit Verkehrshelferinnen und Verkehrshelfern nicht mitgeteilt. Der Polizei Berlin liegen zur Beantwortung dieser Fragen keine validen Daten vor.

2. Hat die Senatsverwaltung ihrerseits seit der gewachsenen öffentlichen Aufmerksamkeit zu Beginn des Jahres die Initiative ergriffen und ist in engeren Austausch mit den Berliner Grundschulen getreten? Welches Ziel hatten die Gespräche? Welche Resultate wurden erzielt? Welche konkreten Perspektiven entworfen?

Zu 2.:

Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den mit der Betreuung der Schülerlotsinnen und Schülerlotsen beauftragten Lehrkräften der Berliner Schulen, der Landesverkehrswacht Berlin und der Verkehrssicherheitsberatung der Polizei. Im Oktober werden die Beteiligten zu einem Erfahrungsaustausch zusammentreffen, wobei die von den Schulen ergriffenen Maßnahmen vorgestellt und erörtert werden sollen. Dabei werden insbesondere die in der Erarbeitung befindlichen Empfehlungen für den Schülerlotsendienst vorgestellt.

3. Hat die Senatsverwaltung die Berliner Grundschulen dazu ermutigt, gefährliche Vorfälle zu melden?

Zu 3.:

Die Berliner Grundschulen stehen im Rahmen des Schülerlotsendienstes in engem Austausch mit dem örtlich zuständigen Verkehrssicherheitsberatenden der Polizei. Dadurch steht den Grundschulen ein unmittelbarer und direkter Weg zur Verfügung, gefährliche Vorfälle zu melden. Von der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie wird dieses Verfahren empfohlen.

4. Hat die Senatsverwaltung Informationen von den Berliner Grundschulen eingeholt, welche konkrete Hilfe oder Verbesserung vor Ort die Schulen, Eltern oder Schüler wünschen, um im unmittelbaren Umfeld der Schulen die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen?

Zu 4.:

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen müssen angepasst sein an die spezifischen Bedingungen der jeweiligen Schule und ihre verkehrsräumliche Lage. Dazu ist eine Abstimmung zwischen der jeweiligen Schule, dem Ordnungsamt des Bezirks, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der regional zuständigen Direktion der Polizei erforderlich. Eine zentrale Abfrage zu Wünschen hinsichtlich verkehrsräumlicher Verbesserungen durch die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie wäre daher nicht zielführend und ist nicht erfolgt.

5. Ist die Senatsverwaltung selbst initiativ gewesen und hat Verbesserungen in die Wege geleitet?

6. Wie stellt sich die Situation hinsichtlich der Verkehrssicherheit von Schülerlotsen und Schülern mit Blick auf das kommende Schuljahr im Vergleich zur Situation im Schuljahr 2016/17 dar?

Zu 5. und 6.:

Ein wichtiges Element zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr liegt in der Verkehrserziehung. Dazu leistet die Aufnahme des übergreifenden Themas Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in den neuen Rahmenlehrplan 1-10 einen Beitrag. Im Zuge der Implementierung des neuen Rahmenlehrplans werden die Schulen dieses Thema in Schulprogramme und schulinterne Curricula aufnehmen.

Im Rahmen der bildungs- und verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung hat der Senat den weiteren Ausbau der Jugendverkehrsschulen beschlossen. Die Untersetzung der bisherigen finanziellen Fördermaßnahmen durch fachlich qualifiziertes Personal ist für die weitere Entwicklung der Einrichtungen grundlegend. Die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie hat sich dafür eingesetzt, dass in den Bezirken zusätzliche Stellen für die Einstellung von fachlich und pädagogisch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Jugendverkehrsschulen im Umfang von mindestens einer Vollzeitstelle je Bezirk bereitgestellt werden. Die Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der Bezirke. Die Besetzung der Stellen kann bereits im Schuljahr 2017/2018 erfolgen.

Die Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern und die Sicherheit von Schülerlotsinnen und Schülerlotsen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit werden im kommenden Schuljahr auf dem gleichen Niveau wie in den vergangenen Jahren gewährleistet sein.

7. Wie viele Schulen haben auf Grund der öffentlich stärker wahrgenommenen Gefährdung von Schülerlotsen seit Jahresbeginn den Schülerlotsendienst eingestellt?

Zu 7.:

Der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie ist bekannt, dass eine Grundschule den Schülerlotsendienst zunächst eingestellt hatte. Mit Unterstützung von Eltern als erwachsenen Schulweghelferinnen und Schulweghelfern wurde der Schülerlotsendienst an dieser Schule inzwischen wieder aufgenommen. Es ist nicht bekannt, dass Schulen den Dienst dauerhaft eingestellt hätten.

8. Sind dem Senat Tätigkeitsbereiche von Schülerlotsen bekannt, in denen Schülerlotsen einer besonders hohen Gefahr im Straßenverkehr ausgesetzt sind und welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um die Situation vor Ort zu verbessern (ggf. auch durch die Bezirke)?

Zu 8.:

Schülerlotsinnen und Schülerlotsen dürfen unter keinen Umständen für Tätigkeiten eingesetzt werden, bei denen sie einer besonderen Gefährdung ausgesetzt sind. Schülerlotsenübergänge können nur dort eingerichtet werden, wo die Verkehrssituation eine Gefährdung der Schülerlotsinnen und Schülerlotsen nicht erwarten lässt. Die Einhaltung dieses Grundsatzes wird von den mit der Betreuung der Schülerlotsinnen und Schülerlotsen beauftragten Lehrkräften und den örtlich zuständigen Verkehrssicherheitsberatern der Polizei geprüft. Es ist an Schülerlotsenübergängen seit ihrer Einrichtung zu keinen Unfällen gekommen.

9. Wie viele Unfälle von Schülern durch andere Verkehrsteilnehmer gab es in den vergangenen zehn Jahren auf Berlins Straßen? Wie viele davon im unmittelbaren Schulumfeld?

Zu 9.:

Der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie liegen keine statistischen Angaben über die Anzahl der Unfälle von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr vor, die in Zusammenhang mit dem Schulbesuch stehen und von anderen Verkehrsteilnehmern verursacht worden sind.

Die Unfallkasse Berlin hat alle Wegeunfälle von Schülerinnen und Schülern erfasst, die ihr im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemeldet worden sind (siehe Anlage 1). Eine Aufschlüsselung nach selbst- oder fremdverschuldeten Unfällen oder nach Schulart liegt nicht vor.

Eine statistische Erhebung zu Daten bezüglich des „Schulumfeldes“ liegt nicht vor.

In der Anlage 2 werden für die Jahre 2007 – 2016 für die Altersgruppe 6 – 14 Jahre die Anzahl der Verkehrsunfälle und die Anzahl der an diesen Verkehrsunfällen beteiligten Kinder abgebildet. Aufgeschlüsselt wird, ob die Kinder an der Verursachung des Unfalls beteiligt waren oder ohne eigene Verursachung verunfallt sind.

10. Welchen der von Senatorin Günther in der Plenarsitzung vom 2.1.2017 erwähnten Maßnahmen (Ausweitung der Tempo-30-Zonen vor Grundschulen; Aufpflasterungen, Einengungen von Straßen oder weitere bauliche Maßnahmen; Ausweisen von Fußgängerüberwegen an Hauptverkehrsstraßen) ist der Senat forciert nachgegangen und wie ist der Stand der Planung und Umsetzung (ggf. auch vonseiten der Bezirke aus)?

Zu 10.:

Schon seit Jahren gibt es im Land Berlin das „Tempo-30-Gebot“ vor allen Grundschulen, nicht nur in den Nebenstraßen (als Tempo 30-Zonen), sondern als Einzelregelungen auch an Hauptverkehrsstraßen.

Ob bauliche Maßnahmen wie Gehwegvorstreckungen zur Einengung von Fahrbahnen oder bauliche Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Betracht kommen, erfordert immer eine Einzelfallprüfung. Solche Einzelfallprüfungen werden durch den jeweiligen Fachbereich Tiefbau des Bezirks in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der örtlich zuständigen Polizeidienststelle durchgeführt. Da die Bezirke hier eigenverantwortlich tätig sind, gibt es über die Anzahl der geplanten oder umgesetzten Maßnahmen keine zentralen Erhebungen. Für Fußgängerüberwege gibt es seit mehreren Jahren ein vom Senat finanziertes und gesteuertes Programm, in dessen Rahmen bereits mehrere hundert neue Zebrastreifen eingerichtet worden sind. Dieses erfolgreiche Programm wird kontinuierlich ausgeweitet und fortgesetzt.

11. Welchen Erfolg zeitigt die Initiative „Rücksicht-Kampagne“? Auf welche Weise und in welchem Maße konnte dadurch, wie von Senatorin Günther in der Plenarsitzung vom 2.1.2017 angesprochen, individuelles Fehlverhalten bei Autofahrern eingeschränkt werden?

Zu 11.:

Trotz erheblicher Anstrengungen konnte bisher in Berlin kein nachhaltiger Rückgang der Verunglücktenzahlen erzielt werden. Die Ursachen für Verkehrsunfälle liegen sowohl in der Infrastruktur als auch im Verhalten (Unachtsamkeit, Regelverletzungen). Bei Kraftfahrenden haben z.B. Unfälle mit Radfahrenden im Kreuzungs- und Einmündungsbereich eine besondere Bedeutung. So wird z.B. von Kraftfahrenden beim Rechtsabbiegen häufig der Vorrang der geradeaus fahrenden Radfahrenden übersehen. Deshalb ist es wichtig, neben den notwendigen kontinuierlichen Verbesserungen an der Infrastruktur, auch einen Schwerpunkt auf verhaltensbezogene Aufklärungsmaßnahmen zu legen.

Die „Rücksicht-Kampagne“ hat seit 2012 viele Menschen erreicht und wird wahrgenommen, die Zahl der Unterstützer und Förderer ist groß. Deshalb hat der Senat die Kampagne bisher auch ohne Bundesförderung weitergeführt. Die konkreten Erfolge sind allerdings schwer messbar.

Im Verlauf der Umsetzung der Kampagne bildete sich schnell ein breites Bündnis an Unterstützern, Förderern und Werbepartnern, die sich für die erfolgreiche Umsetzung einer „Rücksicht-Kampagne“ einsetzten. Das vorhandene Kampagnenbudget konnte so durch finanzielle Unterstützung, Sachspenden für Gewinnspiele, großzügige Konditionen für Werbeflächen und Anzeigenplätze sowie zahlreiche Freiflächen und Informationen über eigene Kundenmagazine und Webseiten vervielfacht werden. Auf diesem Weg kann „Rücksicht im Straßenverkehr“ auf verschiedensten medialen Kanälen (Außenwerbung, Promotion-Aktionen, Online-, Print- und Radiomedien) an die Zielgruppen herangetragen und sichtbar gemacht werden. Medienpartner wie der Berliner Verlag (Berliner Kurier, Berliner Zeitung) und der Radiosender JAM FM begleiten die Kampagne in Berlin werbend und redaktionell. Besonders erfreulich ist die Resonanz zahlreicher Verbände und Institutionen wie der Berliner Polizei, des Berliner Fahrlehrerverbandes, des Allgemein Deut-

schen Fahrrad-Clubs (ADFC) und des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC), die die „Rücksicht-Kampagne“ schon während der Entwicklungsphase gemeinsam unterstützten und sich neben der Information ihrer Mitglieder auch finanziell beteiligen.

12. Will der Senat – worauf Senatorin Günther in der Plenarsitzung vom 26.1.2017 hingewiesen hat – weiterhin an Straßensperren zur Verkehrssicherheit von Schülern festhalten? In welchen konkreten Fällen wurde dies bereits angedacht? Welche Schwierigkeiten sind an den infrage kommenden Orten zu erwarten? Wie will der Senat diese Schwierigkeiten verträglich lösen? Wie lautet die Resonanz aus den Bezirken?

Zu 12.:

Bei einer Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen bedarf es immer eines zwingenden Gebotes und darüber hinaus insbesondere bei einer Beschränkung des Fließverkehrs im Regelfall einer qualifizierten Gefahrenlage (§ 45 Absatz 9 der Straßenverkehrs-Ordnung - StVO). Ob und welche straßenverkehrsbehördlichen oder baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für die Schulkinder beitragen können, kann nicht allgemein formuliert werden, sondern obliegt im Zusammenhang mit der Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen einer jeweiligen Einzelfallprüfung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und bei baulichen Maßnahmen der Entscheidung des Straßenbaulastträgers. In den Abstimmungsprozess werden die örtlich zuständige Polizeidienststelle, die Schulleitung sowie - je nach Einzelfall - weitere Gremien (z.B. die Gesamtelternvertretung) mit einbezogen. Eine Maßnahme zur Schulwegsicherung darf sich im Ergebnis nicht nachteilig auf die gesamte Verkehrssicherheit und Verkehrsordnung auswirken. Bei einer Maßnahmenabwägung ist es darüber hinaus von Belang, ob die Schulkinder vielfach mit Kraftfahrzeugen der Eltern geholt und gebracht werden oder ob die Kinder aus der näheren Umgebung vorrangig zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln den jeweiligen Schulstandort erreichen.

Straßensperrungen vermeiden grundsätzlich keinen Verkehr, sondern verdrängen diesen in andere, ebenso schützenswerte (Wohn-)Straßen und produzieren unter Umständen zusätzlichen Verkehr durch Umwegfahrten, die zum Erreichen des eigentlichen Fahrtziels dann erforderlich werden. Straßensperrungen können Wendemanöver von Kraftfahrzeugen z.B. über Gehwegbereiche von Grundstückszufahrten hervorrufen und sich somit auf die Verkehrssicherheit der dort verkehrenden Schulkinder nachteilig auswirken.

Bauliche Straßensperrungen im Nebenstraßennetz können im Einzelfall gleichwohl dann in Betracht gezogen werden, wenn vorrangig der Durchgangsverkehr die Verkehrssicherheit der Schulkinder beeinträchtigt und eine Ableitung dieses Verkehrs auf das leistungsfähigere Hauptstraßennetz ohne andere negative Auswirkungen ermöglicht werden kann. Die Bezirke sind im Nebenstraßennetz eigenverantwortlich tätig. Über geplante oder umgesetzte Maßnahmen liegen keine Angaben vor.

13. Welche Erkenntnisse konnte die Senatsverwaltung aus dem Pilotprojekt „Schulisches Mobilitätsmanagement“ an der Reinhardswald-Grundschule in Kreuzberg ziehen? Ist dieses Projekt zur wachsenden Verkehrssicherheit von Schülern geeignet? Wird eine Etablierung dieses Programms in Erwägung gezogen?

Zu 13.:

Das Pilotprojekt zum schulischen Mobilitätsmanagement umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im schulischen Umfeld, die in enger Kooperation von Schule, Bezirksamt und dem örtlich zuständigen Polizeiabschnitt abgestimmt und umgesetzt worden sind. Diese Kooperation wird fortgesetzt.

Ein wesentliches Element des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Befähigung der Schülerinnen und Schüler zu selbstständiger Mobilität. Dazu gehört die sichere und selbstständige Bewältigung des Schulweges weitgehend zu Fuß. Dafür konnte in Zusammenarbeit mit der Unfallkasse Berlin ein Arbeits- und Erkundungsheft für den Einsatz in der Schulanfangsphase weiterentwickelt werden. Dieses Heft wird allen Schulen ab Herbst 2017 zur Verfügung stehen.

In der Nähe der Reinhardswald-Grundschule konnte eine „Elternhaltestelle“ eingerichtet werden, damit auch Kinder, die mit dem Auto bis in Schulnähe befördert werden, noch einen kurzen Schulweg zu Fuß gehen können. Gleichzeitig wird dadurch eine unübersichtliche Verkehrssituation unmittelbar vor der Schule vermieden.

Die Ergebnisse des Pilotprojekts werden in Lehrerfortbildungen vorgestellt, eine Ausweitung des Projekts auf weiterführende Schulen wird in Erwägung gezogen.

Berlin, den 03. August 2017

In Vertretung
Sigrid Klebba
Senatsverwaltung für Bildung,
Jugend und Familie

Anlage 1:

Anzahl der Wegeunfälle von Schülerinnen und Schülern nach Angaben der Unfallkasse Berlin vom 26.07.2017

Unfallkasse Berlin: Wegeunfällen von Schülern Stand: 26.07.2017	
Jahr	Anzahl der Wegeunfälle
2006	3332
2007	2738
2008	2613
2009	2657
2010	2983
2011	2866
2012	2794
2013	2594
2014	3038
2015	2716
2016	2865
01/2017-06/2017 (1. Halbjahr 2017)	1357

Anlage 2:

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern der Altersgruppe 6 – 14 Jahre an den Wochentagen Montag – Freitag im Zeitrahmen von 06:00 bis 17:00 Uhr.

Nach Angaben der Polizei Berlin, Stand 05.07.2017

Jahr	Anzahl VU	Anzahl Beteiligte	Beteiligte mit Ursache	Beteiligte ohne Ursache
2007	532	547	396	151
2008	557	571	406	165
2009	566	573	402	171
2010	480	489	355	134
2011	540	549	401	148
2012	549	560	413	147
2013	501	517	372	145
2014	498	501	362	139
2015	515	527	384	143
2016	496	501	351	150
Gesamt	5.234	5.335	3.842	1.493

Anzahl VU:

die Anzahl der Verkehrsunfälle (VU),

Anzahl Beteiligte:

die Anzahl der an diesen Verkehrsunfällen beteiligten Kinder davon

die Anzahl der beteiligten Kinder mit eigener Verursachung und die Anzahl der beteiligten Kinder ohne eigene Verursachung