

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Louis Krüger (GRÜNE) und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 14. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. August 2023)

zum Thema:

Endlich sicher mit dem Fahrrad zur Grundschule!

und **Antwort** vom 31. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. September 2023)

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie

Herrn Abgeordneten Louis Krüger und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16399
vom 14. August 2023
über Endlich sicher mit dem Fahrrad zur Grundschule!

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirke um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

1. Ist dem Senat bekannt, dass die Polizei mangelhafte Radfahrkenntnisse der Berliner Grundschüler*innen beklagt?

Zu 1.: Bei der Radfahrausbildung bzw. -prüfung von Grundschülerinnen und Grundschulern handelt es sich um eine schulische Veranstaltung, die von den Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Berlin unterstützt wird.

Diese beobachten immer öfter, dass unzureichende Radfahrkompetenzen bei den Grundschülerinnen und Grundschülern vorliegen. Eine statistische Erhebung von Daten zu Durchfallquoten und Ursachen erfolgt in der Polizei Berlin jedoch nicht.

2. Wie stellt der Senat sicher, dass alle Grundschüler*innen spätestens im Alter von zehn Jahren sicher Rad fahren können?

Zu 2.: Es wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/15346 „Fahrradprüfungen in Steglitz-Zehlendorf“ hingewiesen. Darin wird die verpflichtende schulische Radfahrausbildung in den Jahrgangsstufen 3 und 4 näher erläutert.

3. Wie viele Schüler*innen haben die verbindliche schriftliche und praktische Radfahrprüfung am Ende der vierten Klasse in den letzten fünf Jahren inklusive des aktuellen Schuljahres nicht bestanden (bitte aufgeschlüsselt nach Jahr und Bezirk)?

4. Falls dem Senat keine Zahlen dazu vorliegen sollten, warum wurden und werden diese Daten nicht statistisch erhoben? Ist eine Statistik geplant und wenn ja ab wann ist mit konkreten Zahlen zu rechnen?

11. Wo legen die Schüler*innen die Radfahrprüfungen am Ende der vierten Klasse ab (bitte aufgeschlüsselt nach Einrichtung (z.B. Schule Jugendverkehrsschule etc.) und Bezirk).

Zu 3., 4. und 11.: Nach jahrelanger Unterbrechung erfolgte für das Schuljahr 2017/2018 erstmals wieder eine Erhebung. Die Ergebnisse waren noch nicht repräsentativ. Für das Schuljahr 2018/2019 wurde bei einem Rücklauf aus 77 Prozent der Schulen eine Bestehensquote der praktischen Ausbildung von knapp 81 Prozent bezogen auf die an der Radfahrausbildung Teilnehmenden erreicht. Die Erhebung wurde in den Folgejahren pandemiebedingt unterbrochen. Die Erhebung zu den Radfahrprüfungen für das Schuljahr 2022/2023 erfolgte an den Schulen zum Schuljahresende. Die Auswertung steht aus und soll bis zum Jahresende erfolgen.

5. Welche Konsequenzen ergeben sich für Schüler*innen, die die schriftliche und praktische Radprüfung nicht bestehen?

Zu 5.: Das Bestehen der Radfahrprüfung bestätigt die zum Führen eines Fahrrades notwendigen Fertigkeiten und die Kenntnis des erforderlichen Verkehrswissens. Es handelt sich dabei nicht um eine Fahrerlaubnis, ist also kein Führerschein für das Radfahren. Die Ausführungsvorschriften über die Wahrnehmung der Aufsichtspflicht im schulischen Bereich und die Verkehrssicherungspflicht und die Haftung (AV Aufsicht) sehen jedoch für Radtouren vor, dass alle teilnehmenden Schülerinnen und Schüler nach Vergewisserung der Aufsichtspersonen im Radfahren geübt sind (beispielsweise die Radfahrprüfung

abgelegt haben). In der Konsequenz sollten deshalb auch Schülerinnen und Schüler höherer Jahrgangsstufen vor geplanten Radtouren im schulischen Rahmen aufgefordert werden, die Radfahrprüfung abzulegen.

6. Wie stellt der Senat sicher, dass auch geflüchtete Kinder ohne Schulplatzzuweisung sicher Radfahren lernen?

Zu 6.: Der Senat unterstützt durch fachliche Beratung, die Erstellung von Materialien und deren Verbreitung auch zum Radfahren. Dazu gehört die Onlineplattform „German Road Safety KIDS“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), die Erklärvideos bereitstellt, mit deren Hilfe Kindern und Jugendlichen wichtige Grundkenntnisse und Verhaltensregeln im Straßenverkehr nahegebracht werden sollen. Sie sind sprachunterstützt, um neben der Verkehrserziehung auch die deutsche Sprache in Wort und Bild zu vermitteln, <https://www.germanroadsafety.de/kids/#>. Die Elterninfo in zehn Fremdsprachen und in einfacher Sprache zur Radfahrausbildung in der Schule wurde von der Deutschen Verkehrswacht herausgegeben, s. <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/radfahrausbildung-in-der-schule-elterninformationen-in-10-fremdsprachen/>.

7. Welche Maßnahmen werden vom Senat ergriffen, um die beklagten mangelhaften Radfahrkenntnisse der Berliner Grundschüler*innen zu verbessern?

Zu 7.: Um Schülerinnen und Schüler dabei zu unterstützen, die notwendigen Fertigkeiten zu erwerben, um die schulische Radfahrausbildung mit abschließender Radfahrprüfung erfolgreich zu absolvieren, hat die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) gemeinsam mit der ADAC Stiftung Lehrkräfte und weiteres pädagogisches Personal in mehreren Kursen im Programm „Roller Fit - Kids mit Drive!“ qualifiziert, bei der das Tretrollerfahren im Fokus steht. Tretrollerfahren schafft wichtige motorische Voraussetzungen für das Radfahren.

Ein mit einem Klassensatz Tretroller sowie den erforderlichen Helmen ausgestatteter Kraftfahrzeuganhänger steht den Schulen seit Juni 2023 zur Verfügung.

Das von der Landesverkehrswacht Berlin mit fachlicher Beratung der SenBJF entwickelte motorische Radfahrtraining wurde als Broschüre veröffentlicht und den Schulen zur Verfügung gestellt. Es war die Grundlage für Kurse innerhalb des Aufholprogramms „Stark trotz Corona“. Es wird im beginnenden Schuljahr mit den für 2023 noch zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln für die Mobilitätsbildung weiter umgesetzt.

Auch erhielten die Schulen die Möglichkeit, aus ihrem Schulbudget innerhalb des Aufholprogramms Fahrräder anzuschaffen.

Darüber hinaus stehen die Jugendverkehrsschulen an Werktagen außerhalb der Ferienzeiten am Nachmittag und vielfach auch an Sonnabenden für Übungszwecke für Schülerinnen und Schüler und für Familien zur Verfügung.

8. Gibt es für einkommensschwache Familien die Möglichkeit, den Kauf von Fahrrädern für Kinder und Jugendliche bezuschussen zu lassen? Wenn nein, welche Maßnahmen ergreift der Senat, um einkommensschwache Familien die Verkehrsteilnahme auf dem Rad zu ermöglichen?

Zu 8.: Der Kauf eines Fahrrades ist in den maßgeblichen Regelbedarfen der Regelbedarfsstufen 4, 5 und 6 zu 100 Prozent in Abteilung 7 - Verkehr als regelbedarfsrelevant berücksichtigt. Damit entfällt ein Zuschuss als einmalige Leistung nach § 24 Abs. 3 Sozialgesetzbuch - Zweites Buch (SGB II) und § 31 Abs. 1 Sozialgesetzbuch - Zwölftes Buch (SGB XII), denn dieser wird nur bei einer Erstausrüstung für Bekleidung sowie bei einer Erstausrüstung an Möbeln und Hausrat gewährt. Regelbedarfserhöhungen nach § 27a Abs. 4 SGB XII oder die Gewährung eines Mehrbedarfs nach § 21 Abs. 6 SGB II scheiden ebenfalls aus. Da es sich um eine regelbedarfsrelevante Leistung handelt, würde hier nur eine darlehensweise Gewährung der Leistung nach § 24 Abs. 1 SGB II bzw. § 37 Abs. 1 SGB XII in Frage kommen, dies setzt jedoch voraus, dass es sich hierbei um einen unabweisbaren Bedarf handelt. Die Unabweisbarkeit kann jedoch nicht hinreichend begründet werden, denn Zuschüsse zum Erwerb eines Fahrrades dienen nicht der existenziellen Bedarfsdeckung. Grundsätzlich wird die Mobilität von Kindern und Jugendlichen durch die Bereitstellung der kostenlosen Schülerbeförderung hinreichend sichergestellt.

9. Wie viele Jugendverkehrsschulen gibt es in Berlin (bitte aufgeschlüsselt nach Bezirk)?

Zu 9.: Die 12 Bezirke unterhalten 25 Jugendverkehrsschulen. Davon betreiben die Bezirke Pankow und Friedrichshain-Kreuzberg je drei Jugendverkehrsschulen, die Bezirke Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf, Spandau, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf und Reinickendorf betreiben je zwei Standorte und der Bezirk Treptow-Köpenick betreibt einen Standort.

10. Wie viele Schulen arbeiten mit den Jugendverkehrsschulen zusammen (bitte aufgeschlüsselt nach Bezirken)?

Zu 10.: Die Anzahl der im jeweiligen Bezirk mit der Jugendverkehrsschule zusammenarbeitenden Schulen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bezirk/Jugendverkehrsschule	Anzahl der Schulen
Mitte	48
Friedrichshain-Kreuzberg	43
Pankow	64
Charlottenburg-Wilmersdorf	46
Spandau	29
Steglitz-Zehlendorf	48
Tempelhof-Schöneberg	38
Neukölln	39
Treptow-Köpenick	40
Marzahn-Hellersdorf	38
Lichtenberg	43
Reinickendorf	39

12. Warum legen nicht alle Schulklassen die Radfahrprüfungen an Jugendverkehrsschulen ab?

Zu 12.: In der Grundschulverordnung wird darauf verzichtet, den Ort für die Radfahrprüfung festzuschreiben. Damit wurde der Entwicklung Rechnung getragen, den praktischen Teil der Radfahrprüfung oder Ausbildungsanteile auch in der Verkehrswirklichkeit durchführen zu können.

13. Verfolgt der Senat das Ziel, dass in Zukunft alle Schulklassen die Jugendverkehrsschulen besuchen können? Wenn ja, wie will der Senat dies gewährleisten?

Zu 13.: Die Jugendverkehrsschulen stehen allen Schulen zur Nutzung für die Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung und insbesondere für die praktische Radfahrausbildung offen. Die Schulen sind nicht verpflichtet, für die themenbezogenen Unterrichte eine Jugendverkehrsschule zu nutzen. Aufgrund des gesetzlichen Auftrags und des Schwerpunktes der Durchführung der praktischen Radfahrausbildung der Schulen in den Jugendverkehrsschulen sind die Bezirke gehalten, den Schulen, welche die Ausbildung in der Jugendverkehrsschule durchführen möchten, Übungs- und Prüfungszeiten anzubieten.

14. Welche Alternativen gibt es für Kinder und Jugendliche, neben den Jugendverkehrsschulen, Fahrradfahren zu lernen?

Zu 14.: Viele Kinder lernen Radfahren durch die Nutzung der Spielgeräte wie Tretroller, Laufrad und Spielfahrrad. Auch in der Großstadt Berlin existieren viele Möglichkeiten, um

Fahrrad fahren zu lernen, bevor Kinder am Straßenverkehr teilnehmen können und dürfen. Temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraßen bieten dazu eine relativ neue Möglichkeit. Die Deutsche Verkehrswacht gibt kostenlose Elternratgeber heraus. Insbesondere die Broschüren mit den Titeln „Radfahren lernen“ und „Rad fahren zwischen 7 und 10 Jahren“ zeigen hier Alternativen auf. Darüber hinaus sind Fahrradparcours mit einfachen Mitteln schnell aufgebaut. Die Jugendverkehrsschulen bieten die Möglichkeit, im Schonraum Verkehrszeichen zu beachten und Verkehrsregeln anzuwenden. Dies bietet die Möglichkeit, die Verkehrswirklichkeit bereits vor der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr zu beobachten.

15. Welche berlinweiten Standards gelten für die Ausstattung der Jugendverkehrsschulen? Falls es bisher keine berlinweiten Standards gibt, wird an diesen aktuell gearbeitet? Wenn nein, warum nicht?

Zu 15.: Gemäß § 124 Abs. 3 Satz 3 des Schulgesetzes von Berlin hat die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie gemeinsame Qualitätsstandards für die Jugendverkehrsschulen mit den Bezirken erarbeitet. Dabei war zu berücksichtigen, dass gemäß § 124 Abs. 1 des Schulgesetzes von Berlin die Bezirke die Einrichtungen in Eigenregie oder durch Kooperation mit einem freien Träger betreiben können. Die im Entwurf vorgelegten Standards wurden in einem gemeinsamen Projekt mit der Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) und drei Pilotbezirken erprobt und weiterentwickelt. Das Projekt ist abgeschlossen. Die SenBJF prüft gegenwärtig ein geeignetes Verfahren zur berlinweiten Einführung von Qualitätsstandards für die Jugendverkehrsschulen in und mit den Bezirken.

16. Ist ein Ausbau des Angebots der Jugendverkehrsschulen geplant? Wenn ja, ist der Senat dazu bereit, den Bezirken entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen?

Zu 16.: Die Jugendverkehrsschulen sind bezirkliche Einrichtungen. Die Finanzierung der Jugendverkehrsschulen wird auf Basis des Produktes 79388 Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung in Jugendverkehrsschulen im Rahmen der Globalsummenzuweisung an die Bezirke sichergestellt. Das Abgeordnetenhaus von Berlin hatte die Sicherung und den Ausbau der Jugendverkehrsschulen zurückliegend mit zusätzlichen Mitteln unterstützt, welche die Bezirke auch für einen Ausbau der Angebote nutzen konnten. Fachlich wird ein Ausbau des Angebots durch die SenBJF unterstützt. Der Beschluss des Senats über den Doppelhaushalt 2024/2025 sieht keine zusätzlichen Mittel für die Einrichtungen der Bezirke vor.

17. Ist dem Senat bekannt, dass sich viele Verkehrsschulen in einem maroden Bauzustand befinden? Wenn ja, welche konkreten Baumaßnahmen und Sanierungen plant der Senat (bitte aufgeschlüsselt nach Verkehrsschule, Baumaßnahme und Bezirk)?

Zu 17.: Für den Unterhalt und den Betrieb der Einrichtungen sind die Bezirke zuständig, mithin auch für die Instandsetzung und den Bau von Gebäuden und der Anlagen der Jugendverkehrsschulen. Dem Senat ist im Rahmen des fachlichen Austauschs mit den Bezirken aber bekannt, dass es bei einigen Jugendverkehrsschulen für die Funktionsgebäude Sanierungsbedarf gibt.

Zurückliegend hatten die Bezirke die Möglichkeit, Baumaßnahmen für Jugendverkehrsschulen über den Investitionsfonds SIWANA/SIWA abbilden zu können. Von dieser Möglichkeit hat bisher der Bezirk Steglitz-Zehlendorf Gebrauch gemacht und einen Ersatzneubau für den Standort Steglitz errichten können.

Die SenBJF prüft gegenwärtig, ob u. a. auf Grundlage des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms ein „Gebäudescan“ zur Ermittlung der baulichen und funktionalen Situation der Funktionsgebäude aller Jugendverkehrsschulen koordiniert und abgestimmt mit den Bezirken durchgeführt werden könnte.

18. Wie will der Senat sicherstellen, dass an den Jugendverkehrsschulen qualifiziertes pädagogisches Personal arbeitet?

Zu 18.: Der Senat vertritt die Auffassung, dass die Jugendverkehrsschulen zur Erfüllung ihrer Aufgaben über fachlich und pädagogisch qualifiziertes Personal verfügen müssen. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Haushaltsplans 2022/2023 wurden den Bezirken bis zu 300 zusätzliche Vollzeitäquivalente (VZÄ) für die Umsetzung von Maßnahmen aus den Richtlinien der Regierungspolitik 2021 zur Verfügung gestellt. Die Verteilung auf Beschluss der AG Ressourcensteuerung von Senat und Bezirken vom 02.06.2022 sah vor, dass die Bezirke davon auch VZÄ für eine fachlich-pädagogisch qualifizierte Stelle in jeder Jugendverkehrsschule einsetzen können. Die Umsetzung erfolgt in eigener Zuständigkeit der Bezirke.

Im Zusammenhang mit der zu planenden Einführung von Qualitätsstandards für die Jugendverkehrsschulen Berlins wird künftig auch abzustimmen sein, wie eine flächendeckende und überbezirklich vergleichbare Mindestpersonalausstattung für fachlich-pädagogische Tätigkeiten realisiert und abgesichert werden kann.

19. Wie und mit welchen Maßnahmen stellt der Senat sicher, dass jungen Radfahrer*innen sichere Radwege auf dem Weg zur Schule zur Verfügung stehen?

Zu 19.: Durch die Realisierung des Berliner Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan (RVP, Kapitel 2.3.2.3) und Berliner Mobilitätsgesetz soll sichergestellt werden, dass jungen Radfahrenden sichere Radwege auf dem Weg zur Schule zur Verfügung stehen.

20. An welchen drei Straßen in Pankow sieht der Senat besonderen Handlungsbedarf zur Erhöhung der Schulwegsicherheit durch den Bau neuer sicherer Radwege?

Zu 20.: Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die vom Bezirksamt Pankow zusammen mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geplanten Radverkehrsmaßnahmen tragen alle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit zur Erhöhung der Schulwegsicherheit bei. Derzeit werden auf Grundlage des Berliner Radverkehrsplans prioritär Maßnahmen des Radvorrangnetzes geplant. Hierbei handelt es sich überwiegend um Straßen, die bisher noch keine Radinfrastruktur besitzen, jedoch eine hohe Netzbedeutung haben.

Folgende Kreuzungen im Bezirk, welche täglich von Schülerinnen und Schülern auf dem Weg zur Schule überquert werden müssen, wurden in den Unfallstatistiken der Polizei in den letzten sieben Jahren regelmäßig als Unfalhhäufungsstelle benannt:

- Kreuzung Danziger Straße/Eberswalder Straße/Kastanienallee/Pappelallee/Schönhauser Allee
- Kreuzung Danziger Straße/Prenzlauer Allee
- Kreuzung Danziger Straße/Greifswalder Straße“

21. Stimmt der Senat folgender Aussage zu: Alle Radwege sind Schulwege? Wenn nicht, wie begründet dies der Senat?

Zu 21.: Hier wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 19/15984 verwiesen.

Berlin, den 31. August 2023

In Vertretung
Dr. Torsten Kühne
Senatsverwaltung für Bildung,
Jugend und Familie