



Kindersichere Wege auf Amtsebene

Ein zeitpolitisches Konzept

Stand: 12/2021

Landeszentrum für Gleichstellung
und Vereinbarkeit in M-V

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsunfälle von Kindern – Eine Situationsbeschreibung.....	2
Geschlechtsspezifik im Verkehrsverhalten von Kindern.....	3
Mit Sicherheit MV – Das Konzept der Landesregierung zur Verkehrssicherheitsarbeit 2017-2021 in Mecklenburg-Vorpommern.....	4
Zeit- und gleichstellungspolitische Relevanz kindersicherer Wege.....	5
Ziele des Vorhabens.....	6
Projektumsetzung.....	7
Hürden auf dem Weg zu mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr.....	8
Empfehlung.....	10



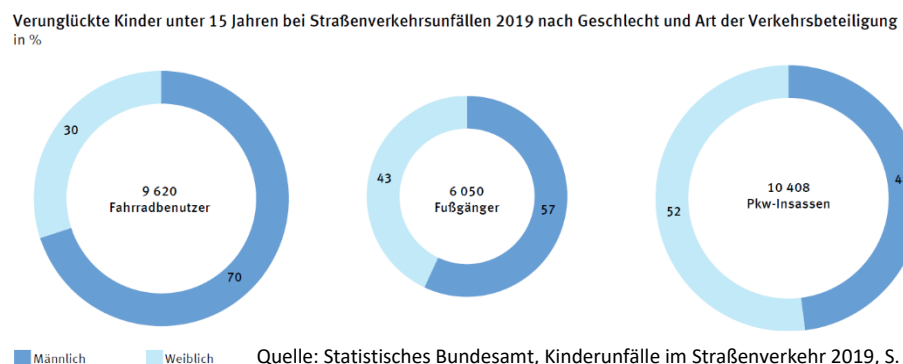
Verkehrsunfälle von Kindern – Eine Situationsbeschreibung

Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Kinder beteiligt sind, ist seit Jahren glücklicherweise rückläufig – sowohl in ganz Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern. Die Zahl der verunglückten Kinder sank 2010 erstmals unter 30.000. Seither bewegt sie sich zumeist kurz unterhalb dieses Wertes. Anders als in den zwei Jahrzehnten zuvor ist in den zurückliegenden Jahren eine Stagnation beim Rückgang der Unfallzahlen zu beobachten: Zu Beginn des Jahres 2000 waren in Deutschland noch 45.381 Kinder verunglückt – ca. 5.900 Kinder weniger als 1991 (51.284). Im Jahr 2010 wurden 28.629 Kinder Opfer von Verkehrsunfällen – mehr als 14.000 Kinder weniger als 2001 (42.805). Im Jahr 2019 kamen aufgrund von Straßenunfällen jedoch weiterhin mehr als 28.000 Kinder in Deutschland zu Schaden, ähnlich wie neun Jahre zuvor. Zumindest sank die Zahl der schwerverletzten und getöteten Kinder. Starben 2019 55 Kinder, so waren es 2010 noch fast doppelt so viele (104).¹

In Mecklenburg-Vorpommern verunglückten 2019 bei Straßenverkehrsunfällen 678 Kinder im Alter unter 15 Jahren.² Deutschlandweit auf 100.000 Einwohner*innen gerechnet, waren Kinder in Mecklenburg-Vorpommern (331) im Jahr 2019 nach Schleswig-Holstein (351) am meisten von Unfällen betroffen. Am niedrigsten lagen die Werte je 100.000 Einwohner*innen in Hessen (194), Thüringen (202) und Baden-Württemberg (211).³

37,2 % der 2019 in Deutschland verunglückten Kinder kamen als Mitfahrende in PKWs zu Schaden. 34,4 % der Verunglückten fuhren mit dem Rad und 21,6 % gingen zum Zeitpunkt des Unfalls zu Fuß. Je älter die Kinder waren, desto häufiger ereignete sich der Unfall mit dem Fahrrad oder während sie zu Fuß gingen.⁴

Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil werden Jungen öfter Opfer von Unfällen als Mädchen. Ende 2018 waren in Deutschland 51,4 % aller Einwohner*innen unter 15 Jahren



männlich, 48,6 % weiblich. Der Anteil der Jungen bei den Unfallopfern betrug deutschlandweit 57,7 %, der Anteil der Mädchen 42,3 %.

Jungen waren insbesondere als Radfahrer deutlich stärker gefährdet als Mädchen, die Fahrrad fuhren. 70,1 % der mit dem Fahrrad verunglückten Kinder waren männlichen Geschlechts. Auch beim Zu-Fußgehen verunglückten Jungen (57,3 %) häufiger als Mädchen (42,7 %). Als Pkw-Insassen waren hingegen 2019 mehr Mädchen (51,8 %) als Jungen (48,2 %) in Unfälle verwickelt.⁵

Fast 75 % der 6- bis 14-Jährigen, die 2019 mit dem Rad zu Schaden kamen, verunglückten in den sechs Monaten zwischen April und September – die meisten im Juni (1355 oder 15%) und im September (1145 oder 12,7%).⁶

¹ Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle – Zeitreihen 2020 (Art. Nr.: 5462403207004), S. 163 ff.

² Statistisches Amt M-V (2020): Straßenverkehrsunfälle in Mecklenburg-Vorpommern 2019 In: Statistische Berichte Kennziffer: H113J 2019 00, S. 33

³ Statistisches Bundesamt (2020): Kinderunfälle im Straßenverkehr 2019 (Art. Nr.: 5462405-19700-4 [PDF]), S. 6

⁴ Ebd. S. 7

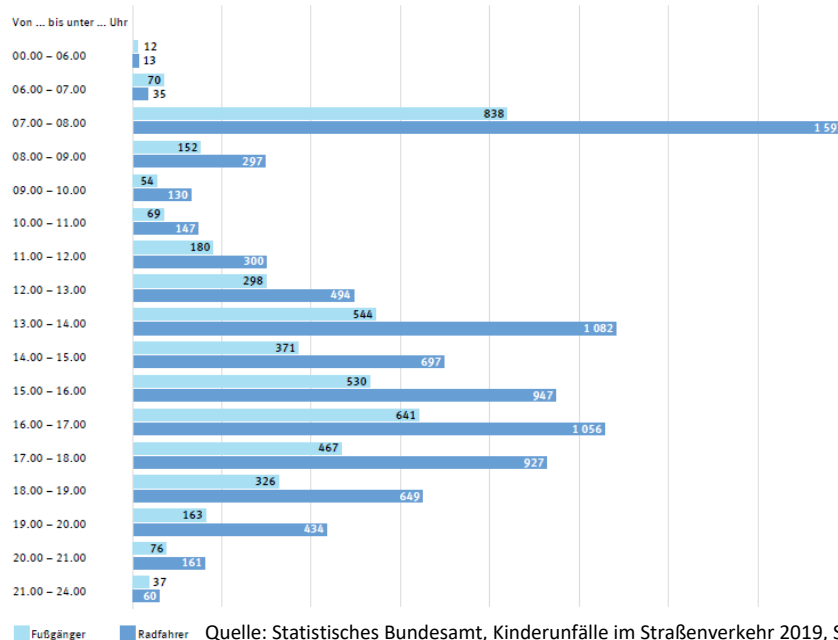
⁵ Ebd. S. 8

⁶ Ebd. S. 9

Bei Schulkindern bis zum 14. Lebensjahr, die auf dem Rad oder zu Fuß verunglückten, ergeben sich im Tagesverlauf zu bestimmten Uhrzeiten deutliche Ausschläge: Im Jahr 2019 kamen – gemessen an den Verunglückten des gesamten Tages – 17,6 % der Kinder morgens zwischen 7 und 8 Uhr sowie 11,7 % zwischen 13 und 14 Uhr zu Schaden. Es handelt sich um die Zeiten, in denen viele Schulwege absolviert werden. Eine erhöhte Unfallgefahr gibt es außerdem am Nachmittag. 33,0 % der Kinder verunglückten zwischen 15 und 18 Uhr.⁷

Die meisten Fehler machten zu-Fuß-gelungene Kinder beim Überqueren der Fahrbahn (88,3 %). Die meisten von ihnen achteten nicht auf den Fahrzeugverkehr (55,2 %). Das zweithäufigste Fehlverhalten derjenigen, die zu Fuß gingen, war, dass sie plötzlich hinter Sichthindernissen hervortraten (28,6 %), um die Fahrbahn zu überschreiten. Bei den fahrradfahrenden 6- bis 14-Jährigen, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, wurden die meisten Unfälle aufgrund einer falschen Straßenbenutzung (19,9 %) verursacht, vor allem durch die Nutzung der falschen Fahrbahn. Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ folgten mit 18,7 % als zweithäufigste Unfallursache. Dabei lagen die Fehler vor allen beim Einfahren in den fließenden Verkehr oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand.⁸

Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen 2019 als Fußgänger und Radfahrer nach Uhrzeiten



Geschlechtsspezifik im Verkehrsverhalten von Kindern

Die Unfallkasse Nordrhein-Westfalen hatte im Jahr 2010 das Verkehrsverhalten von Kindern aufgearbeitet und dabei Erkenntnisse verschiedenster Beobachtungsstudien zusammengetragen. Wenn Kinder **zu Fuß gehen**, zeigen sich im Straßenverkehr folgende geschlechtsspezifische Unterschiede:

- Jungen sind häufiger auf der Fahrbahn und dem Gehweg zu sehen als Mädchen.
- Jungen laufen öfter plötzlich auf die Fahrbahn.
- Jungen handeln häufiger leichtsinnig. Sie verhalten sich auf dem Gehweg verspielter bzw. unkonzentrierter.
- Mädchen werden häufiger von Erwachsenen begleitet als Jungen. Mädchen halten öfter als Jungen am Bordstein an, bevor sie die Straße überqueren.

⁷ Ebd. S. 10

⁸ Ebd. S. 11.

Bei Kindern, die mit dem **Rad fahren**, zeigen sich zwischen Jungen und Mädchen die folgenden Verhaltensunterschiede:

- Jungen nutzen häufiger das Fahrrad als Mädchen.
- Jungen fahren für gewöhnlich schneller als Mädchen.
- Die Radfahrten der Jungen sind länger als die der Mädchen.
- Jungen fahren riskanter als Mädchen. Sie sind häufiger „freihändig“ unterwegs oder zeigen akrobatische Leistungen auf dem Fahrrad.
- Fahrten von Jungen erfolgen im Vergleich zu Mädchen häufiger „ziellos“ und „spielerisch“.

Der Vermutung, dass Jungen nur durch die höhere Verkehrsbeteiligung stärker gefährdet sind als Mädchen, widerspricht die Unfallkasse NRW in der Untersuchung. Sie verweist darauf, dass die Unfallzahlen bezogen auf die Verkehrsleistung oder auf die Verkehrsbeteiligungsdauer ebenfalls deutliche Geschlechterunterschiede aufweisen, so dass auch noch andere Faktoren als der Umfang der Verkehrsbeteiligung eine Rolle spielen müssen. Die höhere Risikobereitschaft bei Jungen könnte solch ein Faktor sein.⁹

Mit Sicherheit MV – Das Konzept der Landesregierung zur Verkehrssicherheitsarbeit 2017-2021 in Mecklenburg-Vorpommern

Die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern richtet ihre Arbeit in puncto Verkehrssicherheit darauf aus, das Unfallrisiko trotz steigenden Verkehrsaufkommens zu minimieren. Verkehrsunfälle, vor allem solche mit schweren Folgen, sollen so weit wie möglich verhindert werden.¹⁰ Im aktuellen Verkehrssicherheitskonzept wurden dafür unterschiedliche Handlungsfelder beschrieben – an erster Stelle „Kinder im Straßenverkehr“. Hier sollen Maßnahmen unterstützt werden, deren Herzstück die Sicherheit von Kindern im Verkehr ist. Dadurch sollen Kinder dazu befähigt werden, den Herausforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden und Erwachsene für die besondere Gefährdung der Kinder sensibilisiert werden. Hierbei richtet sich der Fokus vor allem auf die Eltern als diejenigen, welche die Hauptverantwortung für die Verkehrserziehung tragen. Sie sollen sich ihrer Aufgaben zugunsten der Kinder besser bewusst und dabei unterstützt werden, ihren Nachwuchs an die Verkehrsteilnahme heranzuführen. Dies kann u. a. durch zahlreiche Angebote in den Kindertagesstätten geschehen. Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung soll also bereits im frühen Kindesalter beginnen. In der Schule soll diese kontinuierlich fortgeführt werden.

Einen bedeutsamen Part in Vorbereitung auf die Einschulung sollen **Schulwegpläne** einnehmen, die zusammen mit Erziehungsberechtigten, Lehrkräften, Straßenverkehrsbehörden und Landespolizei erarbeitet und dann jährlich aktualisiert werden sollen. Die Zuständigkeit für die Pläne liegt bei den Schulverwaltungsämtern der Landkreise und kreisfreien Städte sowie der großen kreisangehörigen Städte. An besonders gefährlichen Stellen sollen Lotsinnen und Lotsen eingesetzt werden, die dafür vorher ausgebildet werden. Träger der Verkehrssicherheitsarbeit machen mit jährlichen Schulanfangsaktionen auf die besondere Gefährdung der Kinder zum Schuljahresbeginn aufmerksam. Schulwegsicherung ist ebenfalls für die älteren Schüler*innen erforderlich, die teilweise längere Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Zum sicheren Schulweg gehört die Erhöhung der Sicherheit an und auf dem Weg zu Bus- und Bahnhaltstellen sowie im Schulbus. Schulungen des Fahrpersonals sowie Informations-

⁹ Unfallkasse Nordrhein-Westfalen (2010): Prävention in NRW – Kinder unterwegs im Straßenverkehr, S. 72 ff.

¹⁰ Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2018): Mit Sicherheit MV – Das Konzept der Landesregierung zur Verkehrssicherheitsarbeit 2017-2021 in Mecklenburg-Vorpommern, S. 6

und Aufklärungsmaßnahmen für Schüler*innen und Eltern dienen diesem Ziel, ebenso die baulichen und verkehrsregelnden Veränderungen an Haltestellen.

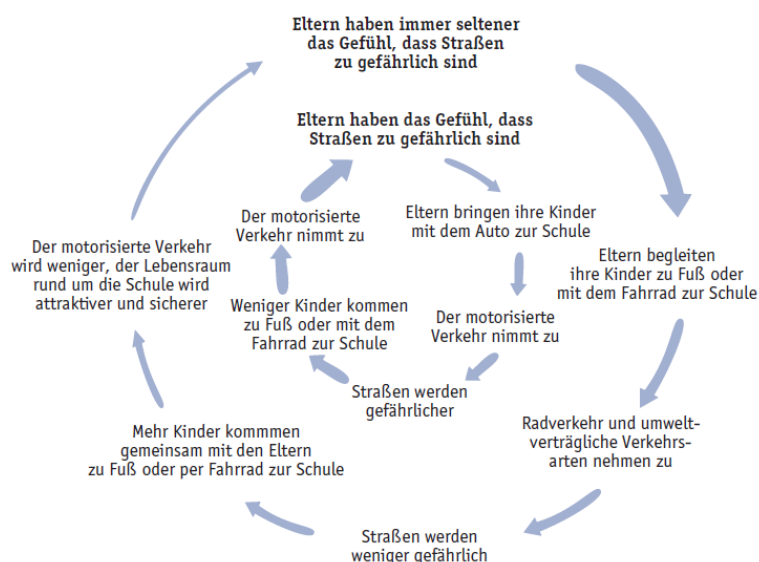
Verkehrserziehung ist Teil des Rahmenplans zur Vorbereitung von Kindern auf die Schule. Praxisorientierte Fortbildungen für Erziehungsfachkräfte in Kindertagesstätten sind weiterzuführen. Wie Verkehrserziehung in der Schule zu erfolgen hat, ist im Schulgesetz sowie in der Verwaltungsvorschrift zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung an den allgemeinbildenden und beruflichen Schulen festgehalten. In der Grundschule erfolgt sie noch im Rahmen des Sachunterrichts. Ab Jahrgangsstufe 5 ist sie fachübergreifend zu unterrichten. Fachberater*innen an den staatlichen Schulämtern, organisieren die Fortbildung der Verkehrslehrkräfte in den Schulen und führen sie durch. In der 3. und 4. Klasse schließlich unterstützen Jugendverkehrsschulen und die Landespolizei die Radfahrausbildung der Kinder.¹¹

Zeit- und gleichstellungspolitische Relevanz kindersicherer Wege

Zeitpolitik und Gleichstellung sind Querschnittsthemen. Sie haben Bedeutung in unterschiedlichsten Handlungsfeldern. Beim Thema Verkehrssicherheit sind folgende Punkte relevant:

I. Zeitpolitik

Wenn Eltern das Vertrauen haben, dass ihre Kinder in der Lage sind und Bedingungen vorfinden, um den Weg in die Schule sicher absolvieren zu können, werden sie eher darauf verzichten, sie dorthin zu begleiten bzw. sie abzuholen. Eltern haben damit einen Punkt weniger auf ihrer Tagesordnung, der erledigt werden muss und Zeitkonflikte hervorrufen kann. Sichere Fußwege können zudem dazu beitragen, negative Effekte des sog. „Elterntaxis“ abzuschwächen. Die eigenen Kinder vor dem Verkehrsgeschehen zu beschützen, ist eines der stärksten Motive, sie mit dem Pkw zur Schule sowie zu Freizeitaktivitäten zu fahren. Allerdings tragen sie mit diesem Verhalten zu Staubildung, Stress- und vereinzelt auch zu Gefahrensituationen bei.



Quelle: Bundesumweltamt (2008): Nachhaltige Mobilität in der Schule, S. 7

¹¹ A.a.O. S. 14-18

Das „Elterntaxi“ hat laut Experten der Verkehrspädagogik zudem zahlreiche negative Folgen für Kinder. Dazu gehören unter anderem:

- das Verweigern notwendiger Lernprozesse für eine eigenständige Mobilität
- Einschränkung der gesundheitlich notwendigen Bewegung im Freien
- Verhinderung der sozialen Kompetenzentwicklung beim gemeinsamen Schulweg
- ungünstige Ausgangslage für den Unterrichtsbeginn durch Stress und Bewegungsmangel.¹²

Sichere Schulwege, ergänzt um Verkehrserziehung, unterstützen Kinder nicht nur dabei, sich unfallfrei im Straßenverkehr zu bewegen. Darüberhinausgehend führen Investitionen in sichere Schulwege zu langfristigen Effekten, die sich ebenfalls positiv auf den Alltag von Familien auswirken können, z.B. Konflikt- und Stressreduzierung durch Bewegung und das Erlernen sozialer Kompetenzen.

II. Gleichstellung

Die Statistik zeigt: Es verunglücken mehr Jungen – vor allem beim Fahrradfahren. Mädchen verunglücken häufiger als Mitfahrende in Autos. Sie sind also vielfach in Begleitung (von Erwachsenen) unterwegs. Mögliche Gründe für diese Tatsachen könnten sein:

- Eltern haben Sorge, dass vor allem ihren Mädchen etwas zustoßen kann. Sie werden für verletzlicher/ angreifbarer gehalten als Jungen. Anstatt ihr Selbstvertrauen zu stärken, indem sie gelehrt werden, sich in ihrer Umgebung zurecht zu finden, (potenziell) gefährlichen Situationen zu begegnen und sich so als selbstwirksam zu erleben, werden viele Mädchen von Situationen, in denen sie selbstständig agieren müssen, ferngehalten. Eine solche elterliche (Grund)haltung kann zu einer richtungsweisenden Unsicherheit von Mädchen im Hinblick darauf führen, schwierige/ gefährliche Situationen zu erkennen und zu bewältigen. Derartige Zweifel bezüglich der eigenen Selbstwirksamkeit können auch im weiteren Lebensverlauf in unterschiedlichsten Entscheidungssituationen aufsteigen und Mädchen/ Frauen darin beeinträchtigen, stark und selbstsicher durch ihr Leben zu gehen.
- Bei den Pkw-Mitfahrenden gibt es in der Altersgruppe der 14- bis 15-jährigen Mädchen einen Unfallschwerpunkt. In dieser Altersgruppe fahren Mädchen häufig im Pkw von männlichen Fahranfängern mit als deren Freundinnen und/oder (Disco-) Begleiterinnen.
- Es ist möglich, dass Jungen bereits in jüngeren Jahren und in höherem Maße als Mädchen selbstständig am Verkehrsgeschehen teilnehmen dürfen, weil ihnen ihre Eltern frühzeitig entsprechende Kompetenzen zuschreiben.

Ziele des Vorhabens

Mit einem Wegekonzept mehr Verkehrssicherheit für Kinder zu schaffen, zielt auf folgende Effekte:

- Zeitkonflikte, die für Eltern aufgrund von Begleitmobilität entstehen, sollen minimiert und die Eltern durch die Förderung der Selbstständigkeit ihrer Kinder bei der Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben unterstützt werden.
- Stressfaktoren und Gefahrensituationen, die beim Bringen und Holen der Kinder mit dem Auto entstehen, sollen verringert werden.

¹² Siegbert A. Warwitz: *Kinder im Problemfeld Schul-Rushhour*. In: Sache-Wort-Zahl 86 (2007), S. 52–60.

- Die Möglichkeit zur selbstständigen Mobilität soll für Kinder erhöht werden, indem die Eltern durch die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Sorge entlastet werden, ihre Kinder könnten aufgrund unsicherer Wege einen Unfall haben bzw. in Gefahr geraten.

Resultate, die darüber hinaus mit einem solchen Projekt erreicht werden können, sind:

- eine stärkere Sensibilität für sowie eine Verringerung von Gefahrenstellen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen
- Motivation zu rücksichtsvollerem Verhalten auf der Straße

Projektumsetzung

Im Folgenden wird die Projektumsetzung exemplarisch beschrieben. Die Ansprache von Partner*innen, Umsetzungszeiträume sowie eine mögliche Aufgabenverteilung sollten vor Projektbeginn gemeinsam abgewogen werden. Die nachstehenden Vorschläge sind darüber hinaus im Prozessverlauf – entsprechend den Erfahrungen der ersten Schritte – gegebenenfalls zu präzisieren oder anzupassen.

1. Situationsbeobachtung

An den Schulstandorten des Amtes werden (nach Absprache mit den Schulleitungen) an einem Tag exemplarisch die Bringe- bzw. Abholzeiträume beobachtet und sicherheitsrelevante Situationen dokumentiert.

2. Zum Vorhaben informieren

Informationen zum Vorhaben und/oder die Ergebnisse der Situationsbeobachtungen sollten an die wesentlichen Umsetzungspartner*innen gehen (v. a. Eltern, Kindertageseinrichtungen, Schulen, Stadtvertretungen der Gemeinden im Amt, Amtsmitarbeitende).

Die Auskünfte sollten in unterschiedlicher Weise verteilt werden, um von Beginn an eine breite Information und Teilnahme zu befördern. Sinnvoll erscheinen hierbei Elternbriefe, Unterrichtungen zum Vorhaben und den Beobachtungen in Gremiensitzungen (z. B. Elternräte, Ausschüsse), ein Artikel im Amtsblatt, Gespräche mit Erziehungs- und Lehrkräften.

3. Bestandsaufnahme

Um an den konkreten Problemen/ Sorgen der Eltern einerseits anzusetzen und andererseits Parallelstrategien zu vermeiden, sollte die konkrete Arbeit mit einer Bestandsaufnahme beginnen:

- a) durch eine Elternbefragung bei den Kitavorschulgruppen und/oder der 1. Klassen zur Verkehrssicherheit auf dem Schulweg und im Wohnort. Fragebögen hierfür können aufgrund von bereits bestehenden Vorlagen, z.B. im Leitfaden „Schulwegpläne leicht gemacht“ der Bundesanstalt für Straßenwesen leicht erstellt werden. Eine weitere Variante wäre digital über die Webseite schulwegcheck.de. Hier sind Ablauf und evtl. Kosten mit den Anbietenden¹³ zu klären.
- a) durch eine Überprüfung der Aktivitäten zur Verkehrssicherung sowie zur Verkehrsbildung in den Kindertages- und Bildungseinrichtungen des Amtes. Hierfür muss im Gespräch mit den

¹³ Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation, Dipl.-Ing. Tanja Leven und Jens Anton Leven GbR

Einrichtungen und Schulen herausgefunden werden, welche Lehreinheiten in welchen Kontexten/ Unterrichtsstunden durchgeführt werden.

4. Begehungen

- b) Die Bereiche, die in der Befragung als problematisch/ gefährlich eingestuft wurden, werden aufgesucht. Die Begehungen sollten nach einer ausgedehnten Einladung zusammen mit Eltern sowie Zuständigen und Fachleuten örtlicher Ausschüsse/ Ämter/ Behörden im jeweils zuständigen Schuleinzugsgebiet erfolgen. Sie bieten die Möglichkeit der Perspektiverweiterung aller Beteiligten sowie einer sofortigen Festlegung von Prüfaufträgen und Maßnahmen, die protokollarisch festgehalten werden, was später zur Erinnerung an die Umsetzung der angesprochenen Punkte dienlich ist.
- c) Schüler*innen zwischen 10 und 12 Jahren erkunden das Schulumfeld und geben Hinweise auf Problemstellen. Durch eine Einbeziehung der Kinder lässt sich das Bild zu Gefahrenstellen vervollständigen. Zugleich bietet eine solche Aktion, die Möglichkeit zu einem praxisbezogenen Verkehrserziehungsunterricht.

5. Verkehrserziehung/ -bildung (optional: entsprechend den Analyseergebnissen aus Punkt 3 b)

Ein solches Vorhaben bietet zugleich einen Anlass, in Absprache mit den Kindertageseinrichtungen und Schulen im Amt sowie durchführenden Trägern (z. B. der Landesverkehrswacht M-V) die (geschlechtersensible) Verkehrserziehung zu intensivieren und evtl. auch Fortbildungsangebote für Erzieher*innen und Eltern darin einzubinden, sofern dies nicht ohnehin bereits erfolgt.

6. Umsetzung der Erkenntnisse und Absprachen

- a) Erarbeitung von Schulwegeplänen im Zusammenwirken mit dem Schulverwaltungsamt
- b) Abarbeiten der Prüfaufträge sowie Umsetzung der Maßnahmen aus den Begehungen
- c) Als sicher identifizierte Wege könnten in gut sichtbarer Farbe mit einem ansprechenden, leicht verständlichen Zeichen/ Piktogramm in sichtbaren Abständen gekennzeichnet werden.

Hürden auf dem Weg zu mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr

Bei der Umsetzung der Konzeption zeigte es sich, dass die Einrichtung von Fußgängerüberwegen im Amt Recknitz-Trebeltal – ein sowohl Eltern als auch Lehrkräften und Kommunalpolitik logisch erscheinendes Hilfsmittel, um Schulwege sicherer zu machen – nicht ohne Weiteres umsetzbar ist. Die nachfolgenden Analysen von Gesetzen, Richtlinien der Straßenverkehrsordnung und von Institutionen, die in diesem Kontext federführend tätig sind, sowie Gespräche in Verwaltung und Kommunalpolitik führten zu folgenden Einsichten:

Die STVO ist auf Stadtverkehr ausgerichtet

Die Straßenverkehrsordnung, insbesondere ihre Konkretisierung die *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung* sowie ein Teil der Richtlinien, die auf dieser Grundlage entwickelt wurden, sind für größere Städte gemacht. Ein Beispiel dafür ist die *Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)*. Um einen Fußgängerüberweg einrichten zu können, sind Bedingungen (z. B. ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg auf beiden Fahrbahnseiten) sowie Mindestwerte für Autos und Zufußgehende pro Stunde definiert, die Dörfer und Kleinstädte häufig nicht

aufweisen. Die Folge ist, dass Anträge zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen allzu oft von der zuständigen Verwaltung abgelehnt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat dem Bundesverkehrsministerium im Jahr 2021 „Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ vorgelegt. Darin finden sich vielfältige Ansätze, um Fußverkehr sicherer zu gestalten, u.a. eine Flexibilisierung der Richtlinie R-FGÜ 2001. Allerdings bleibt die Fokussierung auf städtische Bedingungen im Wesentlichen erhalten. Folgt das Bundesministerium den Vorschlägen, könnte in ländlichen Regionen zukünftig durch die Erstellung von Schulweg- oder vergleichbaren Plänen die Beantragung von Fußgängerüberwegen erleichtert werden. Wesentliche Anpassungen bei den Mindestwerten, die auch in ländlichen Regionen regelmäßig erreicht werden, wurden nicht vorgelegt. Eine Vereinfachung für Handelnde vor Ort wäre in ländlichen Regionen demnach nur in Schulumnähe, voraussichtlich also nur an Schulstandorten und nicht in den Wohnorten von Kindern, die mit dem Bus zur Schule fahren auf dem „Umweg“ eines zu erarbeitenden Schulwegplanes möglich. Dieser müsste zudem mit den Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden und der Polizei abgestimmt werden.

Die Verkehrsplanung und -ordnung ist erwachsenen- und autoorientiert

Die **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)**¹⁴ stellt zu den Mobilitätsbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen einerseits fest, dass

„Kinder- und Jugendrechte ... auf allen Ebenen des Rechts verankert [sind]. Insbesondere Gesetze des Bundes und der Länder wirken sich direkt und indirekt auf die Mobilitätsbedingungen von Kindern und Jugendlichen aus.“

Andererseits konstatiert sie:

„Generell sind die Gesetze der StVO eher Auto orientiert, die Grundrechte der Nicht-Autofahrenden sind teilweise gar nicht erwähnt oder nur daraufhin untersucht wurden, ob der Staat eingreifen muss, um diese zu wahren... Die Nachfrage nach kinderfreundlichen Regelungen für ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr ist groß.“¹⁵

Nach der Untersuchung von über 40 Schriften¹⁶ weist die FGSV des Weiteren auf Folgendes hin:

"Im Allgemeinen sind die Richtlinien aus der Erwachsenenperspektive geschrieben, häufig finden die Belange von Kindern und Jugendlichen implizit als Belange von Fußgängern und Radfahrern Berücksichtigung. Werden die Belange von Kindern explizit angesprochen, findet keine Differenzierung nach Alter statt. Betrachtungen nach Altersgruppen liegen nur dann vor, wenn Institutionen wie Schulen oder Kindertagesstätten betroffen sind. Die spezifischen Belange von Jugendlichen werden fast nie berücksichtigt. Der Bereich des öffentlichen Verkehrs bildet dabei eine Ausnahme.“¹⁷

¹⁴ Die FGSV ist ein gemeinnütziger Verein mit Sitz in Köln. Sie hat das Ziel, die technischen Erkenntnisse im Straßen- und Verkehrswesen weiterzuentwickeln. Wesentliche Aufgaben sind die Aufstellung und Fortschreibung von Richtlinien und Empfehlungen für Straßenbau, Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung.

¹⁵ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/197096/>

¹⁶ Es handelt sich um 41 Schriften der FGSV, deren Inhalte die Interessen von Kindern und Jugendlichen berühren sowie um eine Empfehlung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und eine des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zum Thema Schulwegsicherung.

¹⁷ <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/196106/>

Die Verkehrsordnung und -planung erfolgte lange Zeit nicht nur – wie von der FGSV geschrieben – aus dem Betrachtungswinkel Erwachsener. Tatsächlich war die Perspektive jahrzehntelang noch eingengerter, denn sie spiegelte die Lebenswirklichkeit gesunder männlicher Erwachsener wider, die im Arbeitsleben standen. Die Lebensperspektiven von Kindern, von Müttern, die mit Kindern unterwegs sind und ebenso die Sicht von Älteren oder Menschen mit Handicap blieben in Diskussionen und Planungen lange unberücksichtigt. Doch die Einschätzung von Verkehrssituationen, das Reaktionsvermögen oder auch das Sicherheitsbedürfnis der genannten Personengruppen fallen in autofokussiert gestalteten öffentlichen Räumen z. T. völlig anders aus als bei den gesunden erwachsenen Männern, die häufig mit dem Auto zur Arbeit und wieder nach Hause fahren.

Im Ergebnis der untersuchten Schriften stellt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. ein Umsetzungsdefizit bei der Berücksichtigung von Kindern und Jugendlichen in den Richtlinien und Regelwerken sowie in der Straßenverkehrsordnung fest. Mehr noch:

„Die nötigen Grundlagen und Kompetenzen der Behörden sind durchaus vorhanden, werden jedoch vor allem dazu genutzt, einen stabilen Verkehrsfluss, speziell für den motorisierten Individualverkehr, zu gewährleisten, anstatt verstärkt auf Sicherheitsdefizite zu achten. Diesen Missstand gilt es zu korrigieren.“¹⁸

Empfehlung

Wollen Gemeinden in ländlichen Regionen sichere (Schul)Wege etablieren, liegen die Möglichkeiten dafür oft nicht (allein) in ihren Händen. Sie erfüllen manchmal nicht einmal festgelegte Voraussetzungen, um sog. Querungshilfen zu beantragen, wie das oben angeführte Beispiel der R-FGÜ 2001 zeigt. Amts- und Landkreisverwaltungen, teilweise auch Straßenverkehrsbehörden müssen ins Boot geholt werden, um Fußgängerüberwege auch da anlegen zu können, wo sie bislang nicht genehmigungsfähig sind. Verwaltungsmitarbeitende müssten dafür Einzelfallentscheidungen treffen und begründen, was oft genug nicht passiert. All dem liegt zugrunde, dass in der Vergangenheit Richtwerte für Verkehrsanlagen festgelegt wurden, die sich an städtischem Verkehr orientierten. Ländliche Gemeinden sind hier in ihrer Handlungskompetenz eingeschränkt.

Eine sinnvolle Lösung dieser Problematik kann nur auf eine übergreifende, bundesdeutsche Regelung hinauslaufen, und zwar durch Änderungen in der Straßenverkehrsordnung und der ihr nachfolgenden Vorschriften und Richtlinien. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Landesverkehrsminister*innen bei ihrem engagierten Einsatz dafür, dass der Bund eine Novellierung des Rechtsrahmens zu Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs vornimmt, die Bedingungen ländlicher Gemeinden stärker berücksichtigen und auch dahingehend eine größere Flexibilität einfordern.

¹⁸ a.a.O.