Kinder auf Gehwegen: Wenn Fahrräder und E-Scooter zur Gefahr werden

geschrieben von Redakteur | August 23, 2026

Tausende Fußgänger verunglücken mit Fahrrädern und E-Scootern. Doch wie viele Kinder auf Gehwegen betroffen sind, zeigt die Statistik bislang nicht

Eine aktuelle VCD-Umfrage zeigt, dass sich viele Eltern sicherere Wege zur Kita wünschen. Im Mittelpunkt stehen dabei Autos, hohe Geschwindigkeiten und eine mangelhafte Infrastruktur. Ein anderer Konflikt bleibt weitgehend unbeachtet: Fahrräder, Pedelecs und E-Scooter auf Gehwegen. Gerade für kleine Kinder können sie zum Risiko werden. Wie groß dieses Risiko tatsächlich ist, lässt sich allerdings erstaunlich schwer beziffern.

Wer mit einem kleinen Kind zu Fuß unterwegs ist, kennt die Situation: Das Kind läuft ein paar Schritte voraus, bleibt plötzlich stehen, dreht um oder weicht zur Seite aus. Was für Erwachsene unberechenbar erscheinen mag, ist entwicklungsbedingt völlig normal. Auf einem Gehweg sollte dieses Verhalten eigentlich kein besonderes Risiko darstellen.

Problematisch wird es, wenn dort gleichzeitig Fahrzeuge unterwegs sind, die erheblich schneller sind als Fußgänger – Fahrräder, Pedelecs oder E-Scooter.

Wie wichtig sichere Wege für Kinder sind, zeigt eine aktuelle bundesweite Online-Umfrage des ökologischen Verkehrsclubs VCD. 210 Eltern und Kitamitarbeitende nahmen daran teil. 19 Prozent der befragten Eltern bewerteten den Weg zur Kita als eher unsicher, weitere 40 Prozent als nur teilweise sicher. Als wesentliche Gefahren wurden unter anderem ein hohes Verkehrsaufkommen, hohe Geschwindigkeiten, unübersichtliche Kreuzungen sowie fehlende oder zu schmale Geh- und Radwege genannt. 80 Prozent sprachen sich für Tempolimits im Umfeld von Kitas aus.

Die Forderungen sind nachvollziehbar. Und die Forschung lässt keinen Zweifel daran, dass Kraftfahrzeuge und insbesondere zu hohe beziehungsweise nicht angepasste Geschwindigkeiten eine zentrale Gefahr im Straßenverkehr darstellen. 2025 standen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 29 Prozent der Verkehrstoten mit Unfällen in Zusammenhang, bei denen mindestens eine beteiligte Person die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hatte oder für die Verhältnisse zu schnell unterwegs war.

Doch wer über sichere Wege für Kita- und Schulkinder spricht, sollte den Blick nicht an der Bordsteinkante enden lassen.

Der Gehweg ist der Schutzraum der Fußgänger

Gehwege haben eine besondere Funktion. Anders als Fahrbahnen und Radwege sind sie in erster Linie dem Fußverkehr vorbehalten. Dort bewegen sich Menschen, deren Geschwindigkeiten relativ gering sind. Gerade für Kinder ist dieser geschützte Raum von besonderer Bedeutung.

Das bestätigt indirekt auch die Unfallforschung der Versicherer (UDV). Sie weist bei ihren Empfehlungen für sichere Schulwege ausdrücklich darauf hin, dass der Gehweg für zu Fuß Gehende gedacht ist. Selbst dort müssen Kinder allerdings beispielsweise an Garagen- und Grundstücksausfahrten auf Fahrzeuge achten.

Für kleine Kinder kommt hinzu, dass sie Verkehrssituationen noch nicht wie Erwachsene bewältigen können.

Eine umfangreiche Forschungsübersicht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), für die 251 Literaturquellen ausgewertet wurden, kommt zu dem Ergebnis, dass Kinder sich aufgrund ihrer noch nicht vollständig entwickelten Motorik, visuellen und akustischen Wahrnehmung sowie ihrer kognitiven Entwicklung im Straßenverkehr anders verhalten als Erwachsene.

Auch die UDV weist darauf hin, dass bei Vorschulkindern zwar viele körperliche Fähigkeiten bereits vorhanden sind, die kognitive Verarbeitung komplexer Situationen und die Umsetzung in angemessenes Verhalten aber noch Schwierigkeiten bereiten.

Ein Kind kann deshalb unvermittelt stehen bleiben, die Richtung wechseln oder seine Aufmerksamkeit spontan etwas anderem zuwenden. Verkehrssicherheit muss solche entwicklungsbedingten Verhaltensweisen berücksichtigen – und darf nicht voraussetzen, dass sich ein fünfjähriges Kind so vorhersehbar verhält wie ein Erwachsener.

Mehr als 4.400 Fahrradunfälle mit Fußgängern

Dass Konflikte zwischen Fahrrädern und Fußgängern nicht nur eine Frage subjektiver Wahrnehmung sind, zeigen die neuesten Zahlen des Statistischen Bundesamtes.

2025 registrierte die Polizei **3.399 Unfälle mit Personenschaden zwischen Fußgängern und Fahrrädern ohne Hilfsmotor**. Hinzu kamen **1.038 Unfälle zwischen Fußgängern und Pedelecs**.

Das sind zusammen **4.437 polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden**, an denen jeweils eine zu Fuß gehende und eine Fahrrad beziehungsweise Pedelec fahrende Person beteiligt waren.

Bemerkenswert ist auch die Verteilung der Hauptschuld. Bei Fahrradunfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern insgesamt wurde den Radfahrenden 2025 lediglich in 28,6 Prozent der Fälle die Hauptschuld zugewiesen. Bei Kollisionen mit Fußgängern sah das anders aus: Hier lag die Hauptschuld nach der polizeilichen Unfallaufnahme in **58,1 Prozent der Fälle bei der Person auf dem Fahrrad**.

Auch die Verletzungsschwere sollte nicht unterschätzt werden. Bei Pedelec-Fußgänger-Unfällen kamen auf 100 Unfälle mit Personenschaden durchschnittlich 16 Schwer- und 119 Leichtverletzte. Bei Fahrrädern ohne Hilfsmotor waren es 0,2 Getötete, 14 Schwer- und 110 Leichtverletzte je 100 Unfälle. Dass die Zahl der Verletzten über 100 liegen kann, liegt daran, dass bei einem Unfall mehrere Menschen verletzt werden können.

Die entscheidende Zahl fehlt

Allerdings wäre es falsch, aus diesen 4.437 Fällen zu

schließen, dass es 2025 mehr als 4.400 Fahrradunfälle **auf Gehwegen** gegeben habe.

Genau diese Unterscheidung ist wichtig.

Die veröffentlichten bundesweiten Zahlen sagen zunächst nur, dass Fußgänger und Fahrräder beziehungsweise Pedelecs an den Unfällen beteiligt waren. Solche Zusammenstöße können beispielsweise beim Überqueren einer Straße, auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg, an einer Kreuzung oder auf anderen Verkehrsflächen geschehen.

Wie viele Fußgänger – und speziell wie viele Kinder – durch Fahrräder auf reinen Gehwegen verletzt werden, lässt sich aus den allgemein veröffentlichten bundesweiten Zahlen nicht zuverlässig herauslesen.

Das ist eine bemerkenswerte Datenlücke.

Denn wenn der Gehweg insbesondere für Kinder einen geschützten Verkehrsraum darstellen soll, wäre es für die Verkehrssicherheitsarbeit wichtig zu wissen, wie häufig es dort zu Zusammenstößen mit Fahrrädern und Pedelecs kommt, welche Altersgruppen betroffen sind und wie schwer die Verletzungen ausfallen.

Hinzu kommt ein grundsätzliches Problem der amtlichen Unfallstatistik: Erfasst werden polizeilich aufgenommene Verkehrsunfälle. Ein leichter Zusammenstoß zwischen einem Radfahrer und einem Kind, nach dem keine Polizei verständigt wird, taucht dort nicht auf. Gleiches gilt für Beinahekollisionen, die zwar keine Verletzung verursachen, für Kinder und Eltern aber durchaus Einfluss darauf haben können, wie sicher sie einen Gehweg wahrnehmen.

Deshalb gilt umgekehrt ebenso: **Aus den vorhandenen Zahlen lässt sich nicht ableiten, dass Fahrradverkehr auf Gehwegen ein ähnlich großes Risiko darstellt wie der Kraftfahrzeugverkehr.** Dafür gibt es keine belastbare

Grundlage.

Die Daten erlauben weder eine Verharmlosung noch eine Dramatisierung des Problems.

Für E-Scooter ist die Entwicklung deutlicher sichtbar

Bei E-Scootern zeichnet die amtliche Statistik inzwischen ein klareres Bild.

2025 registrierte die Polizei in Deutschland **16.496 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden**. Das waren 38,1 Prozent mehr als 2024. 38 Menschen kamen ums Leben, 1.895 wurden schwer und 16.184 leicht verletzt. Gemessen am gesamten Unfallgeschehen spielen E-Scooter zwar weiterhin eine vergleichsweise geringe Rolle; ihr Anteil an allen Unfällen mit Personenschaden stieg aber innerhalb eines Jahres von 4,1 auf 5,5 Prozent.

Für Fußgänger besonders interessant sind 1.282 Unfälle, bei denen E-Scooter und Fußgänger aufeinandertrafen.

In **88,7 Prozent dieser Fälle** trug nach der amtlichen Unfallstatistik der E-Scooter-Fahrende die Hauptschuld.

Noch deutlicher wird das Problem beim Blick auf die Unfallursachen. Das häufigste von der Polizei registrierte Fehlverhalten von E-Scooter-Fahrenden war 2025 mit einem Anteil von **21,6 Prozent die falsche Benutzung von Fahrbahn oder Gehwegen**.

Dabei ist die Rechtslage grundsätzlich eindeutig: E-Scooter gehören nicht auf normale Gehwege. Soweit vorhanden, müssen die vorgesehenen Radverkehrsflächen genutzt werden; andernfalls ist grundsätzlich die Fahrbahn maßgeblich. Auch Destatis weist ausdrücklich darauf hin, dass das Fahren mit E-Scootern auf Gehwegen verboten ist.

Wenn der Radweg fehlt, wird der Gehweg attraktiver

Warum E-Scooter trotzdem auf Gehwegen gefahren werden, hat die Unfallforschung der Versicherer näher untersucht.

In Berlin und Dresden wurden 129 E-Scooter-Fahrende befragt und **1.692 Fahrerinnen und Fahrer beobachtet**. Das Ergebnis zeigt einen deutlichen Zusammenhang mit der Infrastruktur.

Ist eine gut ausgebaute Radverkehrsanlage vorhanden, wird sie überwiegend genutzt. Fehlt sie dagegen oder kommen Faktoren wie schlechter Fahrbahnbelag hinzu, weichen E-Scooter-Fahrende häufiger auf den Gehweg aus. Die UDV beobachtete unter anderem das Fahren auf Gehwegen und in Fußgängerzonen als Regelverstöße. Interaktionen gab es überwiegend mit Fußgängern.

Besonders aufschlussreich: In der Befragung gaben 17 Prozent an, bei ihrer letzten Fahrt hauptsächlich Gehwege oder Fußgängerzonen benutzt zu haben. Bei beobachteter Gehwegnutzung fuhren 45 Prozent der betreffenden E-Scooter-Fahrenden nach Schätzung der Forschenden noch ungefähr **13 bis 20 km/h**.

Die UDV fordert deshalb nicht nur einen Ausbau sicherer Radverkehrsanlagen, sondern ausdrücklich auch Maßnahmen, um die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen durch E-Scooter zu unterbinden – etwa Kontrollen, Geofencing und ausgewiesene Abstellflächen.

Damit wird deutlich: Fußgänger- und Radverkehrssicherheit müssen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Eine gute Radverkehrsinfrastruktur kann gerade dazu beitragen, dass Fahrräder und E-Scooter dort unterwegs sind, wo sie hingehören – und Gehwege Fußgängern zur Verfügung stehen.

Fahrräder auf Gehwegen: Die Rechtslage ist differenzierter

Bei Fahrrädern ist die Situation komplizierter als bei E-Scootern. Erwachsene dürfen einen normalen Gehweg grundsätzlich nicht mit dem Fahrrad befahren, sofern er nicht entsprechend für den Radverkehr freigegeben ist.

Für Kinder gelten jedoch aus guten Gründen Sonderregeln. Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen mit dem Fahrrad grundsätzlich den Gehweg benutzen; Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen ihn benutzen. Eine geeignete Aufsichtsperson darf ein Kind unter acht Jahren ebenfalls mit dem Fahrrad auf dem Gehweg begleiten.

Damit entsteht eine wichtige Differenzierung: Nicht jedes Fahrrad auf einem Gehweg befindet sich dort verbotswidrig. Gerade der Gesetzgeber selbst schützt junge Radfahrer, indem er ihnen den Gehweg als Verkehrsraum zuweist.

Das ändert aber nichts an der Grundfrage: Wo Fußgänger und schnellere Fahrzeuge denselben begrenzten Raum benutzen, entstehen Konfliktmöglichkeiten. Bei der Gestaltung sicherer Kinderwege müssen deshalb sowohl kleine Radfahrer als auch kleine Fußgänger berücksichtigt werden.

Kinder können Gefahren noch nicht wie Erwachsene einschätzen

Warum das wichtig ist, zeigt die entwicklungspsychologische Verkehrsforschung.

Kinder müssen im Straßenverkehr gleichzeitig sehen und hören, ihre Aufmerksamkeit steuern, Geschwindigkeiten und Entfernungen beurteilen, Bewegungen anderer vorhersehen und das eigene Verhalten daran anpassen. Diese Fähigkeiten entwickeln sich nicht gleichzeitig und sind im Kita- und

Grundschulalter noch nicht vollständig ausgebildet.

In einer UDV-Studie zur Geschwindigkeitswahrnehmung wurden 183 Kinder zwischen fünf und 14 Jahren untersucht. Zwar verbesserten sich die Entscheidungen mit zunehmendem Alter. Schwierigkeiten zeigten aber selbst 13- und 14-Jährige in bestimmten Situationen. Aufmerksamkeit, Blickverhalten, Reaktionszeiten und Gefahrenbewusstsein verbessern sich mit dem Alter, garantieren aber noch keine sichere Entscheidung.

Das ist für die Diskussion über Gehwege von grundsätzlicher Bedeutung.

Die Verkehrsumgebung muss sich an den Fähigkeiten von Kindern orientieren – nicht umgekehrt. Von einem kleinen Kind kann nicht erwartet werden, dass es permanent damit rechnet, von hinten von einem Fahrrad oder E-Scooter überholt zu werden und seine Bewegungen entsprechend kontrolliert.

Autos bleiben die größere Gefahr

Bei aller berechtigten Diskussion muss die Größenordnung stimmen.

Es wäre irreführend, aus den Zahlen den Eindruck abzuleiten, Fahrräder oder E-Scooter seien für Kinder insgesamt eine größere Gefahr als Kraftfahrzeuge. Die Unfallstatistik gibt das nicht her. Bei Fahrradunfällen mit einem weiteren Beteiligten war 2025 beispielsweise in 69,8 Prozent der Fälle ein Auto der Unfallgegner; allein diese Konstellation betraf 44.463 Fahrradunfälle mit Personenschaden.

Auch die Forderungen des VCD nach niedrigeren Geschwindigkeiten, sicheren Querungen sowie besseren Fuß- und Radwegen haben deshalb eine klare verkehrssicherheitspolitische Grundlage.

Der VCD selbst formuliert für sein Kita-Projekt das Ziel einer „kindgerechten und Fehler verzeihenden Infrastruktur“. Kinder

sollen früh selbstständig zu Fuß, mit Laufrad, Roller oder Fahrrad unterwegs sein können.

Gerade dieser Anspruch spricht aber dafür, die Perspektive zu erweitern.

Verkehrssicherheit endet nicht an der Bordsteinkante

Wer sichere Kita- und Schulwege schaffen will, muss den gesamten Weg des Kindes betrachten.

Dazu gehören sichere Straßenquerungen, niedrigere Geschwindigkeiten des Kraftverkehrs, freie Sichtachsen und weniger gefährliche Parksituationen. Dazu gehören ausreichend breite und sichere Radverkehrsanlagen. Aber dazu gehört ebenso ein Gehweg, auf dem sich kleine Kinder möglichst frei und ohne Angst vor schnelleren Fahrzeugen bewegen können.

Die vorhandenen Daten liefern dafür ein differenziertes Bild: 2025 gab es mehr als 4.400 polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden zwischen Fußgängern und Fahrrädern beziehungsweise Pedelecs. Bei Fahrrad-Fußgänger-Kollisionen wurde den Radfahrenden in 58,1 Prozent der Fälle die Hauptschuld zugerechnet. Bei E-Scooter-Fußgänger-Unfällen waren E-Scooter-Fahrende sogar in 88,7 Prozent der Fälle Hauptverursacher. Zugleich ist die falsche Nutzung von Fahrbahn oder Gehweg das häufigste registrierte Fehlverhalten bei E-Scooter-Fahrenden.

Was wir dagegen **nicht** wissen, ist für die Diskussion mindestens ebenso wichtig: Die allgemein zugänglichen bundesweiten Zahlen erlauben keine belastbare Aussage darüber, wie viele Kinder als Fußgänger auf reinen Gehwegen durch Fahrräder oder Pedelecs verletzt werden.

Gerade diese Daten wären nötig.

Denn der Anspruch an eine kinderfreundliche Verkehrspolitik sollte nicht darin bestehen, einzelne Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Es geht um eine klare Hierarchie des Schutzes: Wer besonders verletzlich ist, braucht besonderen Raum und besondere Rücksichtnahme.

Für kleine Kinder ist dieser Raum vor allem der Gehweg.

Und wer über sichere Kinderwege spricht, sollte deshalb nicht nur fragen, wie Kinder sicher **über die Straße** kommen. Ebenso wichtig ist die Frage, wie sicher sie **auf dem Gehweg** sind.

Quellen

Statistisches Bundesamt (Destatis): *Jedes sechste Todesopfer im Straßenverkehr 2025 war mit dem Fahrrad unterwegs*, Pressemitteilung vom 27. April 2026.

Statistisches Bundesamt (Destatis): *38,1 % mehr E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2025*, Pressemitteilung vom 16. Juli 2026.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt): Schmidt, J.; Funk, W. u. a.: *Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr*, Berichte der BASt, Reihe M 306.

Unfallforschung der Versicherer (UDV): *Verkehrsverhalten von E-Scooter-Fahrer*. Untersuchung mit Befragungen und Verkehrsbeobachtungen in Berlin und Dresden.

Unfallforschung der Versicherer (UDV): *Entwicklung verkehrsrelevanter Fähigkeiten bei Kindern* sowie *Geschwindigkeitswahrnehmung bei Kindern*.

Verkehrsclub Deutschland (VCD): Projekt *Aktive Mobilität in Kitas und Kommunen – gemeinsam umweltschonend in Bewegung*.