

Antrag

der Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrssicherheit von Kindern in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. warum bei der regionalen Betrachtung der Zahl der verunglückten Kinder, welche im Jahr 2022 in 31 von 44 Kreisen angestiegen ist, signifikante Unterschiede in der jeweiligen Region/Landkreis auftreten (bspw. Ortenaukreis überdurchschnittlicher Anstieg zu 2021, Landkreis Esslingen mit 133, Stadtkreis Stuttgart und Rhein-Neckar-Kreis mit jeweils 125 verunglückten Kindern und im Vergleich dazu Stadtkreis Baden-Baden sieben verunglückte Kinder, Landkreis Calw 29 Kinder);
2. auf welche Ursachen sie das heterogene Unfallgeschehen mit verunglückten Kindern in Baden-Württemberg zurückführt;
3. inwiefern es konkrete Bestrebungen gibt, die Anzahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr in Baden-Württemberg vor allem in stark betroffenen Stadt- und Landkreisen zu senken und welche Maßnahmen dazu ergriffen wurden und werden;
4. welche weiterführenden Erkenntnisse ihr zu den Ursachen (etwa Fehler beim Einfahren in den Verkehr oder fehlerhaftes Überschreiten der Fahrbahn) und zu den Gefährdungsschwerpunkten (Pkw, Fahrrad oder zu Fuß) in Bezug auf verunglückte Kinder in Baden-Württemberg vorliegen (bitte aufgeführt nach Art und Häufigkeit);

5. ob und inwiefern positive Effekte unterschiedlicher Maßnahmen und Programme (wie z. B. „Sicherer Schulweg“, Verkehrssicherheitstraining) messbar sind bzw. inwiefern die verschiedenen Maßnahmen evaluiert werden und welche Erfolge dadurch erzielt wurden.

22.1.2024

Dr. Pfau-Weller, Dörflinger, Huber, Bückner,
Hartmann-Müller, von Loga, Schuler CDU

Begründung

Laut Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg verunglücken Kinder unter 15 Jahren im Vergleich zu anderen Altersgruppen weniger häufig im Straßenverkehr. Dennoch gelten Kinder als die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, da sie oftmals das eigene oder fremde Verhalten noch nicht richtig einschätzen können und damit im täglichen Straßenverkehr ganz besonderen Risiken ausgesetzt sind. Es gilt, die Kinder im Straßenverkehr zu schützen und Ursachen für die regionalen Unterschiede in Baden-Württemberg hinsichtlich des regional heterogenen Unfallgeschehens zu identifizieren, um mögliche Best-Practice-Beispiele anwenden zu können.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. März 2024 Nr. VM4-0141.5-31/28 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. warum bei der regionalen Betrachtung der Zahl der verunglückten Kinder, welche im Jahr 2022 in 31 von 44 Kreisen angestiegen ist, signifikante Unterschiede in der jeweiligen Region/Landkreis auftreten (bspw. Ortenaukreis überdurchschnittlicher Anstieg zu 2021, Landkreis Esslingen mit 133, Stadtkreis Stuttgart und Rhein-Neckar-Kreis mit jeweils 125 verunglückten Kindern und im Vergleich dazu Stadtkreis Baden-Baden sieben verunglückte Kinder, Landkreis Calw 29 Kinder);*
- 2. auf welche Ursachen sie das heterogene Unfallgeschehen mit verunglückten Kindern in Baden-Württemberg zurückführt;*

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Trotz eines Anstiegs im Jahr 2022 gegenüber dem pandemiegeprägten Jahr 2021 konnte die Anzahl der im Straßenverkehr in Baden-Württemberg verunglückten Kinder im Zeitraum 2013 bis 2022 um fast 20 Prozent reduziert werden. So hatte Baden-Württemberg im Ländervergleich im Jahr 2022 die niedrigste Verunglückten-Quote (je 100 000 Einwohner/-innen) bei Kindern im Alter unter 15 Jahren im Straßenverkehr.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Betrachtet man die jeweilige Entwicklung der Anzahl der verunglückten Kinder in den 44 Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs, so ist zunächst festzustellen, dass es sich um niedrige (zumeist ein- bis zweistellige) absolute Zahlen je Kreis handelt. Hierdurch ergeben sich bei Änderungen teils drastisch erscheinende prozentuale Veränderungen.

Auch bei Berücksichtigung der Bevölkerungszahl relativieren sich die Unterschiede zwischen den einzelnen Land- und Stadtkreisen teilweise erheblich. Neben unterschiedlichen Bevölkerungsdichten erschweren weitere örtliche Gegebenheiten einen direkten Vergleich der einzelnen Land- und Stadtkreise. So kann das heterogen wirkende Verkehrsunfallgeschehen auch auf Unterschiede im Bereich der Straßeninfrastruktur, der Verfügbarkeit des ÖPNV, der Anzahl und Erreichbarkeit von Kindergärten und Schulen sowie der Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung von Kindern zurückgeführt werden.

3. inwiefern es konkrete Bestrebungen gibt, die Anzahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr in Baden-Württemberg vor allem in stark betroffenen Stadt- und Landkreisen zu senken und welche Maßnahmen dazu ergriffen wurden und werden;

5. ob und inwiefern positive Effekte unterschiedlicher Maßnahmen und Programme (wie z. B. „Sicherer Schulweg“, Verkehrssicherheitstraining) messbar sind bzw. inwiefern die verschiedenen Maßnahmen evaluiert werden und welche Erfolge dadurch erzielt wurden.

Zu den Ziffern 3 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesregierung bekennt sich zur Vision Zero. Insbesondere jedes verunglückte Kind ist eines zu viel. Daher hat die Landesregierung in ihrem Verkehrssicherheitspakt die aktive und sichere Mobilität der sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmenden besonders betont.

Hierzu werden von den regionalen Polizeipräsidien in Kindergärten und Schulen verschiedene Präventionsprogramme und -veranstaltungen (z. B. Schulwegtraining, schulpraktische Radfahrausbildung oder Schulbustraining) angeboten und durchgeführt. So nahmen allein im Jahr 2022 rund 9 700 Kinder an 600 zielgruppenspezifischen Präventionsveranstaltungen der Polizei Baden-Württemberg teil. Zusätzlich absolvierten fast 95 000 Kinder die schulpraktische Radfahrausbildung und konnten dabei neben einer sicheren Beherrschung des Fahrrads auch Kenntnisse über die wichtigsten Verkehrsvorschriften erlernen.

Alle Programme und Veranstaltungen werden von den Präventionsbeamtinnen und Präventionsbeamten der Polizei an die regionalen Gegebenheiten und mögliche Unfallschwerpunkte angepasst.

Weiterhin setzt das Land 2022 das interministerielle Landesprogramm „MOVERS – Aktiv zur Schule“ um, mit welchem die aktive Mobilität junger Menschen deutlich gestärkt sowie die Verkehrssicherheit erhöht werden soll.

Ein wichtiger Baustein der Schulwegsicherheit sind Schulwegpläne. Diese sind die dokumentierte Empfehlung überprüfter und geeigneter Schulwege und damit Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung. Gemäß Aktionserlass „Sicherer Schulweg“ des Innenministeriums sind für alle Grundschulen verpflichtend Gehschulwegpläne zu erstellen. Für weiterführende Schulen gilt dies für Geh- und Radschulwegpläne. Dabei sind die Schulen für die Erhebung der Schülerdaten zuständig. Die Kommunen stellen den Schulen die dafür benötigten Kartenmaterialien zur Verfügung. Die Ergebnisse sind an die Kommunen zur Auswertung und Erstellung der Online- und Print-Schulwegpläne weiterzuleiten. Die finalen Pläne werden den Schulen von der Kommune anschließend zur Verfügung gestellt.

Das Land stellt mit dem Schulwegplaner BW ein digitales Werkzeug zur Erstellung von Schulwegplänen zur Verfügung. Ein inzwischen landesweit aufgebautes Netzwerk von MOVERS-Beraterinnen und Beratern bietet Schulen die Möglichkeit der Beratung zu Schulwegplänen.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherung von Schulwegen sowie zur Schaffung sicherer Fuß- und Radverkehrsnetze unterstützt das Land die Kommunen durch Personalstellenförderung, Förderung von Fachkonzepten sowie im Rahmen des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes (LGVFG).

Ferner erarbeitet das Verkehrsministerium derzeit eine Fußverkehrsstrategie. In ihr werden insbesondere sichere Schulwege ein wichtiger Baustein sein.

Wie aus der Stellungnahme zu den Ziffern 1 und 2 hervorgeht, ist kein Stadt- oder Landkreis übermäßig stark betroffenen. Daher verfolgt das Land derzeit keine auf einzelne Kommunen oder Landkreise ausgerichtete Maßnahmen in diesem Bereich.

Eine Evaluation des Erfolgs von einzelnen Verkehrssicherheitsmaßnahmen gestaltet sich grundsätzlich schwierig, da „vermeidene Unfälle“ nicht in Bezug auf einzelne Maßnahmen quantifiziert werden können. Dennoch kann die Verkehrsunfallentwicklung als Indiz für die Wirksamkeit der Maßnahmen in der Verkehrsunfallprävention herangezogen werden. Vor diesem Hintergrund werten die beteiligten Ministerien und ihre nachgeordneten Stellen regelmäßig die Unfallstatistiken aus und reagieren entsprechend auf auffällige Unfallentwicklungen. Zusätzlich werden die Präventionsformate stets auf Aktualität und Verbesserungspotenziale überprüft und angepasst. So wurde beispielsweise im vergangenen Jahr durch eine Landesfachgruppe für die schulpraktische Radfahrausbildung eine standardisierte Radfahrausbildung erarbeitet und zum Schuljahr 2023/2024 eingeführt, um die Qualität und Standards dieses wesentlichen Bausteins der Verkehrsprävention bei Kindern landesweit weiter zu optimieren. Darüber hinaus wurde auch die baden-württembergische Ausgabe des Arbeitsheftes „Die Radfahrausbildung“ sowie das dazugehörige Online-Portal in Zusammenarbeit mit dem Verkehrswacht Medien Center grundlegend überarbeitet.

4. welche weiterführenden Erkenntnisse ihr zu den Ursachen (etwa Fehler beim Einfahren in den Verkehr oder fehlerhaftes Überschreiten der Fahrbahn) und zu den Gefährdungsschwerpunkten (Pkw, Fahrrad oder zu Fuß) in Bezug auf verunglückte Kinder in Baden-Württemberg vorliegen (bitte aufgeführt nach Art und Häufigkeit);

Im Jahr 2022 wurden in Baden-Württemberg 1 636 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, bei denen mindestens ein Kind infolge seiner aktiven Teilnahme am Straßenverkehr verletzt wurde. Rund 55 Prozent dieser Verkehrsunfälle wurden durch das verunglückte Kind verursacht. Zu den Hauptunfallursachen zählen hier „Falsches Fußgängerverhalten (Nicht-Beachten Fahrzeugverkehr)“ mit einem Anteil von 12,4 Prozent, „Falsches Fußgängerverhalten durch plötzliches Hervortreten“ mit einem Anteil von 10 Prozent, „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ mit einem Anteil von 10,6 Prozent sowie „nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ mit einem Anteil von 8,9 Prozent. Bei jenen Verkehrsunfällen, die nicht durch das aktiv beteiligte und verunglückte Kind verursacht wurden, zählen „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen“ mit einem Anteil von 10,5 Prozent, „Fehler beim Abbiegen (§ 9)“ mit einem Anteil von 7,8 Prozent, „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ mit einem Anteil von 5,8 Prozent sowie „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen“ mit einem Anteil von 5,2 Prozent zu den Hauptunfallursachen.

Bei weiteren 834 Verkehrsunfällen wurde mindestens ein Kind als passiver Verkehrsteilnehmer verletzt, hier fast ausnahmslos als Mitfahrerin oder Mitfahrer in einem Kraftfahrzeug bzw. auf einem motorisierten Zweirad.

Eine detaillierte Auswertung der verletzten Kinder nach ihrer Verkehrsbeteiligungsart, getrennt nach aktiver und passiver Teilnahme am Straßenverkehr, kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Verunglückte Kinder (0 bis einschl. 14 Jahre) als aktiv Beteiligte nach ihrer Verkehrsbeteiligungsart	2021	2022
Getötete	5	2
Fußgänger/-in ¹	3	2
Fahrrad ²	2	0
Schwerverletzte	228	230
Fußgänger/-in ¹	106	112
Fahrrad ²	119	112
Elektrokleinstfahrzeug ³	2	6
motorisierte Zweiräder ⁴	1	0
Leichtverletzte	1 348	1 442
Fußgänger/-in ¹	490	583
Fahrrad ²	841	820
Elektrokleinstfahrzeug ³	13	29
motorisierte Zweiräder ⁴	4	6
Pkw	0	2
Sonstige ⁶	0	2

Verunglückte Kinder (0 bis einschl. 14 Jahre) als Mitfahrender nach ihrer Verkehrsbeteiligungsart	2021	2022
Getötete	3	5
Pkw	3	5
Schwerverletzte	97	103
Fahrrad ²	0	2
Elektrokleinstfahrzeug ³	0	1
motorisierte Zweiräder ⁴	4	9
Pkw	87	88
Sonstige ⁶	6	3
Leichtverletzte	816	993
Fahrrad ²	36	34
Elektrokleinstfahrzeug ³	6	5
motorisierte Zweiräder ⁴	23	27
Pkw	641	845
Bus/Straßenbahn ⁵	103	73
Sonstige ⁶	7	9

¹ Fußgängerinnen und Fußgänger; Fußgängerinnen und Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät; Andere Person; Tierführerinnen und Tierführer/Treiber und Treiberinnen

² Fahrrad; Pedelec

³ eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; eKF ohne Lenk-/Haltestange; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

⁴ Krafträder über 125 ccm; Leichtkraftrad; Mofa 25; Moped/Mokick

⁵ KOM; Linienbus; Reisebus; Schulbus; Straßenbahn

⁶ landw. Zugmaschine; Leichtes Kraftfahrzeug bis 45 km/h; Leichtes Kraftfahrzeug über 45 km/h; Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t m. A.; Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t o. A.; Sattelschlepper; Sonstige/unkb. Fahrzeuge; übrige Kfz

Hermann

Minister für Verkehr