

Antrag

der Abg. Jutta Niemann u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr

Antrag

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

1. wie sich die Zahlen der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen zwei und achtzehn Jahren (bitte kategorisiert nach dem Alter der Kinder und Jugendlichen) im Zeitraum von 2010 bis heute (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren) entwickelt haben und wie häufig dabei Personenschäden bei den Kindern und Jugendlichen auftraten (bitte differenziert nach Unfällen mit Leichtverletzten, Unfällen mit Schwerverletzten und Unfällen mit Getöteten);
2. welche Verkehrsmittel an den Verkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen am häufigsten beteiligt sind und welche Unfallursachen hauptsächlich für Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen identifiziert werden können;
3. welche Maßnahmen die Landesregierung und die baden-württembergische Polizei ergreifen, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen;
4. inwiefern die Verkehrserziehung in baden-württembergischen Schulen angegangen wird und wie das Land die Schulen dabei unterstützt;
5. wie viele Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Verkehrserziehung an baden-württembergischen Grundschulen einen Fahrradführerschein machen (bitte unter Angabe, welchen Anteil diese gemessen an der Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler an baden-württembergischen Grundschulen ausmachen);

6. wie viele Schulen in Baden-Württemberg einen aktuellen verlässlichen Schulwegplan haben (bitte unter Angabe, welchen Anteil diese an der Gesamtzahl der Schulen in Baden-Württemberg ausmachen und untergliedert in Grundschulen mit Geh-Schulwegplänen und weiterführende Schulen mit Geh- sowie Rad-Schulwegplänen) und auf welchem Wege diese den Eltern und Schülern bekannt gegeben werden;
7. mit welchen Maßnahmen sie den Gefahren durch sogenannte Eltern-Taxis vor den Schulen und Falschparkern auf Schulwegen begegnet;
8. welche Möglichkeiten der Stadtplanung es gibt, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen und wie diese von der Landesregierung gefördert werden;
9. wie viele neue Tempo-30-Zonen vor Schulen seit der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Baden-Württemberg eingerichtet wurden und welche weiteren Punkte in der StVO nach Einschätzung der Landesregierung geändert werden müssten, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen;
10. inwiefern moderne Verkehrsmittel wie E-Scooter, Segways, Hoverboards, E-Tretroller, E-Skateboards und E-Wheels eine Rolle in der Mobilität von Kindern und Jugendlichen spielen und wie sie deren Wirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr einschätzt.

20.09.2018

Niemann, Katzenstein, Renkonen, Hentschel,
Lede Abal, Marwein, Zimmer GRÜNE

Begründung

Der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr muss eine hohe Bedeutung beigemessen werden. Dazu ist es erforderlich, die Problemfelder und Ursachen für Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen zu kennen, um nach einer Analyse der bisherigen Maßnahmen weitere wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu ergreifen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. Oktober 2018 Nr. 3-3800/55/1 nimmt das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport sowie dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sich die Zahlen der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen zwei und achtzehn Jahren (bitte kategorisiert nach dem Alter der Kinder und Jugendlichen) im Zeitraum von 2010 bis heute (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren) entwickelt haben und wie häufig dabei Personenschäden bei den Kindern und Jugendlichen auftraten (bitte differenziert nach Unfällen mit Leichtverletzten, Unfällen mit Schwerverletzten und Unfällen mit Getöteten);*

Zu 1.:

In den nachfolgenden Tabellen werden die Anzahl der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen im Alter von 2 bis 18 Jahren mit aktiver Teilnahme (zum Beispiel als Fußgänger, Radfahrer, Lenker eines Kraftfahrzeugs, nicht aber Mitfahrer im Pkw) im Straßenverkehr in Baden-Württemberg dargestellt. Zudem weisen die Tabellen die Anzahl der bei diesen Verkehrsunfällen leichtverletzten, schwerverletzten und tödlich verunglückten Kinder und Jugendlichen aus. Der Betrachtungszeitraum umfasst die Gesamtjahre 2010 bis 2017 und das Jahr 2018 von Januar bis einschließlich August.

Anzahl der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen mit aktiver Teilnahme am Straßenverkehr										
	Alter in Jahren	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Jan.– Aug.
Unfälle gesamt	2	25	23	28	38	35	27	26	27	20
	3	46	54	56	49	47	62	53	45	29
	4	60	82	72	68	52	56	76	63	39
	5	70	99	83	88	79	74	70	71	52
	6	153	145	120	133	99	110	127	108	75
	7	136	168	171	152	173	153	132	162	106
	8	184	212	178	164	156	144	146	171	119
	9	200	231	200	188	164	205	173	203	125
	10	290	290	248	252	223	218	244	246	157
	11	311	346	312	303	278	296	279	311	223
	12	340	360	338	301	312	319	304	285	218
	13	339	405	339	282	294	292	265	289	191
	14	312	386	345	332	296	291	285	324	198
	15	570	583	560	479	436	480	445	423	292
	16	818	881	832	840	955	913	931	904	532
	17	1.011	1.094	1.037	967	1.133	1.085	1.109	1.109	732
	18	5.046	4.745	4.623	4.443	4.193	4.162	3.996	3.897	2.407
	Gesamt	9.698	9.851	9.295	8.906	8.738	8.705	8.485	8.456	5.384

Leichtverletzte	2	15	12	14	23	21	18	16	17	6
	3	26	31	33	35	26	35	34	29	21
	4	36	54	43	47	30	33	46	37	24
	5	48	67	55	54	50	44	44	49	31
	6	92	100	81	89	63	68	78	66	56
	7	86	112	109	106	106	93	92	118	73
	8	120	145	118	107	114	98	103	124	83
	9	147	157	149	119	110	141	119	140	88
	10	199	203	159	173	152	157	169	173	112
	11	223	239	216	224	181	212	205	221	170
	12	226	249	238	205	213	226	200	215	157
	13	231	263	227	189	198	184	180	199	140
	14	207	252	220	213	185	186	184	213	128
	15	324	319	329	281	252	290	281	267	203
	16	482	506	468	482	546	515	536	538	309
	17	495	554	541	500	570	561	610	628	417
	18	954	873	890	832	790	856	759	822	496
	Gesamt	3.911	4.136	3.890	3.679	3.607	3.717	3.656	3.856	2.514
Schwerverletzte	2	7	9	12	14	9	5	8	7	11
	3	15	15	16	14	13	21	14	11	7
	4	16	20	16	14	16	19	18	16	10
	5	17	20	20	22	12	22	15	17	12
	6	38	34	26	32	20	33	30	18	12
	7	34	40	42	29	50	38	27	20	19
	8	47	41	32	35	24	29	27	28	20
	9	28	40	31	30	26	32	27	27	22
	10	51	40	46	46	39	32	40	38	21
	11	45	52	44	38	52	49	31	41	30
	12	66	58	47	41	52	47	41	32	23
	13	45	69	51	53	56	54	36	39	23
	14	34	57	53	54	53	48	52	52	28
	15	96	92	63	67	65	72	49	64	23
	16	118	151	143	135	164	187	180	163	105
	17	133	151	152	141	184	168	158	157	115
	18	198	224	229	243	222	216	198	168	94
	Gesamt	988	1.113	1.023	1.008	1.057	1.072	951	898	575
Getötete	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
	4	2	0	0	0	0	0	0	0	1
	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	9	0	0	0	0	1	0	2	2	1
	10	0	0	0	1	0	1	0	1	0
	11	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	12	1	0	1	0	0	0	0	0	0

	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	14	2	1	1	2	1	0	1	0	0
	15	0	1	1	4	0	2	0	1	0
	16	1	4	3	4	2	1	2	5	3
	17	7	11	7	3	10	7	4	2	5
	18	9	15	8	16	3	11	7	3	5
	Gesamt	24	34	22	31	18	22	16	15	15

2. welche Verkehrsmittel an den Verkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen am häufigsten beteiligt sind und welche Unfallursachen hauptsächlich für Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen identifiziert werden können;

Zu 2.:

In der nachfolgenden Tabelle werden die unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsarten der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg mit aktiver Beteiligung von Kindern und Jugendlichen dargestellt. Die jeweilige Verkehrsbeteiligungsart ist dem Kind bzw. Jugendlichen zuzuordnen. Es kann jedoch kein Rückschluss gezogen werden, ob das Kind bzw. der oder die Jugendliche Unfallverursacher war. Zudem weist die zweite Tabelle die Hauptunfallursachen von Verkehrsunfällen aus, an denen Kinder und Jugendliche beteiligt waren. Der Betrachtungszeitraum umfasst die Gesamtjahre 2010 bis 2017 und das Jahr 2018 von Januar bis August.

Verkehrsbeteiligungsarten bei Verkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Jan.-Aug.
Pkw	4.841	4.548	4.346	4.224	3.939	3.906	3.727	3.591	2.182
Kleinkraftmäder (Moped, Mokick, Mofa, E-Bike)	1.014	1.052	998	800	774	653	637	599	388
Motorräder (Leichtkraftmäder, Kraftroller, Kraftmäder über 125 ccm)	591	663	653	706	964	1.051	1.068	1.135	694
landw. Zugmaschine	37	39	26	28	45	33	23	28	15
Fahrrad	2.010	2.304	2.045	1.931	1.935	1.922	1.915	2.036	1.391
Pedelec		2		4	14	10	16	27	28
Fußgänger	1.250	1.337	1.254	1.130	927	936	969	908	589
Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät		3	53	88	167	201	164	155	110
VU-Gesamt (Kinder/Jugendliche)	9.698	9.851	9.295	8.906	8.738	8.705	8.485	8.456	5.384

Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Jan.-Aug.
Verkehrstüchtigkeit	308	330	297	255	235	161	168	175	122
Geschwindigkeit	1.223	1.072	1.075	1.020	1.049	1.049	933	1.042	651
Abstand	472	394	410	470	453	405	398	413	265
Überholen	208	221	202	167	228	219	184	173	122
Vorfahrt	1.074	1.060	992	926	901	820	851	836	532
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	742	782	687	699	575	592	537	479	296

3. welche Maßnahmen die Landesregierung und die baden-württembergische Polizei ergreifen, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen;

Zu 3.:

Die Reduzierung von Unfällen mit Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr und auf den Schulwegen ist ein besonderer Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung. Dieses Ziel steht im Zusammenhang mit dem Verkehrssicherheitskonzept des Landes Baden-Württemberg, das den Schutz von Kindern als schwächere Verkehrsteilnehmer als eine Hauptaufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit herausstellt. Kindern als Schwerpunktgruppe der Verkehrssicherheitsarbeit wird im Konzept ein eigenes Kapitel mit Maßnahmen gewidmet, die sukzessive umgesetzt werden. Weitere Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Radfahrende sind überdies auch in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg definiert.

Die Maßnahmen zur Verkehrsprävention für Kinder sind durch ihre Art, Vielfalt und Flächendeckung ein besonders ausgeprägtes Segment der Verkehrssicherheitsarbeit. Dies gilt sowohl für die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei, als auch für die anderen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der landesweiten Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR. Diese haben teilweise eigene Programme zur Verkehrssicherheitsarbeit aufgelegt, so sind zum Beispiel an vielen Schulen Schülerlotsen und Schulbusbegleiter aktiv, die von den Verkehrswachen mit Unterstützung der Polizei ausgebildet werden. Darüber hinaus werden Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) umgesetzt.

Die meisten Aktivitäten beziehen die Eltern, Kinder, Erzieherinnen und Erzieher, Lehrerinnen und Lehrer und andere, wie beispielsweise Schulträger und den ÖPNV, mit ein. Verkehrsprävention und -erziehung sollen nicht isoliert, sondern als Teil eines gesamtpräventiven Ansatzes betrachtet werden. Entsprechend sollen daher möglichst verkehrs-, kriminal- und gewaltpräventive Ansätze miteinander verbunden werden. Um diesem Ansatz Rechnung zu tragen, hat die Polizei die Verkehrsprävention und die Kriminalprävention in den Referaten Prävention der regionalen Polizeipräsidien gebündelt.

Verkehrserziehung wird zudem auf der Grundlage der Empfehlungen der Kultusministerkonferenz als Verbund aus Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung betrachtet. Hierzu haben das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration und das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport bereits im Jahr 2015 eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet und den Flyer „Polizeiliche Prävention an Schulen“ entwickelt. Wesentlich ist zudem, dass eine durchgängige Verkehrssicherheitsarbeit stattfindet, damit alle Altersgruppen spezifisch zu den dort vorhandenen Problemstellungen und Konfliktsituationen adäquate Informationen, Hilfestellungen und Lösungsansätze erhalten. Deshalb erfolgt die verkehrserzieherische Tätigkeit von der Elementarstufe bis zur Sekundarstufe II.

In der Elementarstufe lernen die Kinder in Kindertageseinrichtungen und in der Vorschule spielerisch das Einüben und Umsetzen verkehrsgerechter Verhaltensweisen. Im Primärbereich liegt der Schwerpunkt auf der Behandlung des Schulwegs.

Beispielsweise kommt mit dem Aktionserlass „Sicherer Schulweg“ jährlich zum Schuljahresbeginn ein ressortübergreifend abgestimmtes Maßnahmenpaket, bestehend aus Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrsüberwachungs- sowie Aufklärungsmaßnahmen, zum Einsatz. Durch öffentlichkeitswirksame Aktionen mit Spannbändern, Plakaten und Zeitungsanzeigen sowie einer verstärkten Verkehrsüberwachung im Bereich von Schulen und Schulwegen werden alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für die Sicherheit von Schulkindern sensibilisiert. Der Erlass beinhaltet Maßnahmen zur Schulwegsicherheit und zur Förderung einer sicheren, nachhaltigen Mobilität von Schülerinnen und Schülern, wie beispielsweise Material- und Informationssammlungen für Eltern und Schulen sowie die Erstellung von Schulwegplänen.

Im Schuljahr 2012/2013 wurden hierbei erstmals in Deutschland die Erstellung von Geh-/Schulwegplänen von Grundschulen und die Erstellung von Geh- und Radschulwegen von den allgemein bildenden weiterführenden Schulen eingefordert. Schulwegpläne stellen die dokumentierte Empfehlung überprüfter und ge-

eigneter Schulwege dar. Sie sind Grundlage für eine wirkungsvolle Schulwegsicherung, die sich an den tatsächlich benutzten Wegen der Schülerinnen und Schüler orientiert. Das Land Baden-Württemberg stellt zur Unterstützung der Erstellung von Radschulwegen mit dem Radschulwegplaner BW ein landesweites online-Planungswerkzeug unter <https://radschulwegeplan.lgl-bw.de> zur Verfügung. Das integrierte WebGIS-Tool unterstützt die Umsetzung der wichtigsten Planungsschritte, von der Erhebung in den Klassenräumen, über die Bereitstellung der Radrouten und Problemstellen an die Kommunen, bis zur Ausweisung der sichersten Radschulwege. Mobilitätsbefragungen an ausgewählten Schulen im Rahmen eines Pilotprojektes zur Erstellung von Radschulwegplänen zeigen das hohe Potenzial einer konsequenten Förderung von Schulwegen mit dem Rad.

In den vierten Klassen der Grundschule findet in den öffentlichen allgemein bildenden Schulen flächendeckend die Radfahrausbildung statt. Die Radfahrausbildung wird durch die Polizei in Kooperation mit den Grundschulen durchgeführt (siehe Antwort zu Frage 5).

In der Sekundarstufe I erfolgt für Schülerinnen und Schüler regelmäßig der Wechsel auf eine weiterführende Schule. Der Schulweg muss oftmals mit dem Bus oder der Straßenbahn zurückgelegt werden. Mit der Kampagne „Bus fahren – aber richtig!“ wurde im Jahr 2016, mit Unterstützung externer Verbände und Träger der Verkehrssicherheit, ein landesweit einheitliches Schulbustraining entwickelt und mit einer Auftaktveranstaltung öffentlichkeitswirksam umgesetzt. Ein weiterer wichtiger Baustein zur Schulwegsicherheit ist die bereits im Jahr 2012 gestartete Radhelmkampagne „Schütze Dein BESTES.“ Bei der Kampagne werden Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 6 darüber aufgeklärt, dass ein Fahrradhelm beim Sturz vor schweren Kopfverletzungen und irreparablen Hirnschäden schützen kann. Jährlich finden in Zusammenarbeit mit dem Gewinnsparverein der Volksbanken und Raiffeisenbanken in Baden-Württemberg e. V. sowie weiteren Partnern der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR auf regionaler Ebene Aktionstage zu „Schütze Dein BESTES.“ statt. Für Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 8 bis 10 werden bei Verkehrssicherheitstagen auf Erlebnis- und Aktionsflächen inhaltliche Schwerpunkte zu den Themen

- Hauptunfallursachen,
- Bedeutung des Sicherheitsgurtes,
- Alkohol und illegale Drogen im Straßenverkehr und
- Notruf/Erste Hilfe

vermittelt.

In der Sekundarstufe II wurde für die Zielgruppe der jungen Fahrer (18 bis 24 Jahre) im Jahr 2015 die Kampagne „NO GAME. Sicher Fahren – Sicher Leben“ entwickelt. Die Kampagne basiert auf einem sogenannten Dreispurenmodell und wird als Dachkampagne für die besonders unfallbelasteten Fahranfänger mit Unterstützung der Netzwerkpartner GIB ACHT IM VERKEHR in den regionalen Polizeipräsidien umgesetzt. Neben Vorträgen an beruflichen Schulen (Spur 1) werden in Langzeitprojekten mit Peer-Ansatz (Spur 2) engagierte junge Menschen dazu motiviert, sich bei ihren Gleichaltrigen für die Sicherheit im Straßenverkehr einzusetzen. Abgerundet werden die Projektinhalte mit der Durchführung von Aktionstagen an Berufsschulen (Spur 3).

Insgesamt konnten durch die Polizei Baden-Württemberg im Jahr 2017 neben der flächendeckenden Radfahrausbildung für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene 10.456 (2016: 10.224) präventive Veranstaltungen durchgeführt und 225.608 (2016: 230.246) Personen erreicht werden.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion GIB ACHT IM VERKEHR wird die Verkehrserziehung und -aufklärung durch die Arbeitsgemeinschaften „Kinder/Sicherer Schulweg“ sowie „Junge Fahrer“ inhaltlich erarbeitet und ausgestaltet. Alle Maßnahmen werden durch die Erstellung von Werkheften, Plakaten und Broschüren sowie digitalen Inhalten für das Internet unterstützt und begleitet.

Um Kinder und Jugendliche an das Thema Fahrrad heranzuführen und eine sichere und eigenständige Nutzung des Fahrrads zu fördern, realisieren die Initiative RadKULTUR und die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) Projekte und Kommunikationsmaßnah-

men, die vor Ort in den Kommunen oder Schulen durchgeführt werden können. Weitere Aktivitäten des Landes zur Verkehrssicherheit von Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen auf dem Weg von und zur Schule sind überdies unter https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Remote/km/170927_FahrRad-und-Schule_Materialsammlung.pdf abrufbar.

Zudem bereitet das Verkehrsministerium derzeit zusammen mit der AGFK-BW ein Projekt „Zu Fuß zur Schule“ vor, das Schüler dazu befähigen und motivieren soll, den Schulweg zu Fuß zu bewältigen. Dabei werden Verkehrssicherheitsaspekte eine große Rolle spielen.

Ein weiterer Ansatzpunkt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen liegt ebenfalls in deren Sensibilisierung für die Gefahren, die von einer unbedachten Nutzung von Smartphones oder anderen technischen Geräten, bei gleichzeitiger Benutzung von Verkehrswegen, ausgeht. Die Gefahr von Ablenkung betrifft alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und alle Altersstufen, da jegliche aktive Teilnahme am Straßenverkehr ständige Aufmerksamkeit und Wachsamkeit fordert. Das Verkehrsministerium appelliert daher mit der Kampagne „Watch Out – Augen auf die Straße!“ (www.watchout-bw.de) an Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, weder sich noch andere durch Ablenkung im Straßenverkehr zu gefährden.

Sichere Infrastruktur bildet die Grundvoraussetzung für eine sichere Straßennutzung. Für die Planung sicherer Radverkehrsanlagen gibt es hierfür einen weitreichenden Erkenntnisstand aus Forschung und Praxis. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) spiegeln den aktuellen Stand der Technik wieder. Als anerkanntes fachliches Regelwerk sind sie als Fördervoraussetzung verbindlich im Land eingeführt und somit bei der Planung von Radverkehrsanlagen zu beachten.

Zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturmaßnahmen stellt die Landesregierung jährlich 15 Mio. Euro nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz zur Verfügung. Derzeit befinden sich in dem Programm ca. 350 Maßnahmen. Bei der Auswahl der Maßnahmen ist die Verkehrssicherheit ein zentrales Priorisierungskriterium. Darüber hinaus ist das Land an Bundes- und Landesstraßen auch selbst als Bauherr beim Ausbau einer sicheren Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer aktiv.

Die Landesregierung hat 2016 das baulastträgerübergreifende RadNETZ-Baden-Württemberg beschlossen. Auf ca. 7.000 km Länge sollen durchgängige sichere Radverkehrsverbindungen entwickelt werden. Das Verkehrsministerium unterstützt die Baulastträger bei der Umsetzung.

Als eine Maßnahme für Fußgängerinnen und Fußgänger fördert das Verkehrsministerium FußverkehrsChecks in den Kommunen. Die FußverkehrsChecks sind ein partizipatives Verfahren, in dem in Workshops und Rundgängen die Situation des Fußverkehrs gemeinsam mit Bürgerschaft, Politik und Verwaltung in den Kommunen bzw. vor Ort diskutiert und anschließend Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden.

Um Schülerinnen und Schülern das Überqueren von Straßen zu erleichtern, sind Fußgängerüberwege (FGÜ) in vielen Straßen ein geeignetes Instrument. Das Land bereitet daher aktuell einen Leitfaden vor, der Hilfe bei der fachgerechten Anlage von Fußgängerüberwegen gibt. Gleichzeitig wird die oberste Straßenverkehrsbehörde einen Erlass erstellen, in dem die Spielräume der Straßenverkehrsbehörden bei der Anordnung von FGÜ vergrößert werden. In Bezug auf die fachlichen Details wird der Erlass auf den neuen Leitfaden Fußgängerüberwege Baden-Württemberg verweisen.

Des Weiteren unterstützt das Verkehrsministerium Innovationen im Bereich Fahrzeugtechnik, um Verkehrssicherheitspotenziale bestmöglich abzuschöpfen. Beispielsweise kommt es bei rechtsabbiegenden Lastkraftwagen immer wieder zu schweren Unfällen mit Kindern, Fußgängerinnen und Fußgängern oder Radfahrerinnen und Radfahrern. Durch einen Abbiegeassistenten kann diese Situation deutlich verbessert werden. Im Rahmen des Projektes „Feldversuch zur Erprobung von 500 Lastkraftwagen mit Abbiegeassistenten in Baden-Württemberg“ des Verbands Spedition und Logistik fördert das Verkehrsministerium den Einbau von Abbiegeassistenten mit rund 500.000 Euro.

Die Vielzahl der dargestellten Maßnahmen trägt dazu bei, dass Kinder und Jugendliche auf den Straßen in Baden-Württemberg auch künftig sicher unterwegs sind. Eine Untersuchung des statistischen Bundesamtes hat bestätigt, dass in keinem anderen Bundesland weniger Kinder unter 15 Jahre im Straßenverkehr verunglücken (Quelle: Destatis, Kinderunfälle im Straßenverkehr 2017, August 2018).

4. inwiefern die Verkehrserziehung in baden-württembergischen Schulen angegangen wird und wie das Land die Schulen dabei unterstützt;

Zu 4.:

Im Bildungsplan der Grundschule ist die Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Sachunterricht unter dem Kapitel „Verkehr und Mobilität“ verankert. Darüber hinaus ermöglichen die Leitperspektiven „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ und „Prävention und Gesundheitsförderung“ auch eine Thematisierung in anderen Fächern. Durch die Einführung des verpflichtenden Erfahrungsfelds „Fahren, Rollen, Gleiten“ im Bildungsplan 2016 für die Grundschule, können für das Radfahren grundlegende Fähigkeiten und Fertigkeiten wie beispielsweise das Halten eines dynamischen Gleichgewichts oder das Bremsen auf Fahr-, Roll- und Gleitgeräten im Rahmen des Bewegungs-, Spiel- und Sportunterrichts gefördert werden. Hierdurch werden die Kinder motorisch fitter und sicherer im Umgang mit dem Fahrrad.

Neben dem Schulwegtraining der Polizei in der Vorschule oder der Eingangsklasse werden für Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe 1 und 2 in Zusammenarbeit mit der Polizei die unter Frage 3 aufgeführten Projekte und Veranstaltungen durchgeführt. Darüber hinaus werden an den Schulen folgende Aktionen und Programme umgesetzt:

Radfahrausbildung

In Klassenstufe 4 wird in Kooperation mit der Polizei die Radfahrausbildung durchgeführt. Hierbei ist die Schule für den theoretischen und die Polizei für den praktischen Teil der Ausbildung verantwortlich. Damit der Theorieunterricht immer auf Basis der aktuellen Verkehrsregeln und der gesetzlichen Regelungen stattfinden kann, wurde den Schulen bisher das, von der Polizei in Eigenproduktion hergestellte, „Schülerheft zur Radfahrausbildung“ kostenfrei zur Verfügung gestellt. Da die Produktion dieses Schülerhefts eingestellt wurde, entwickelte das Kultusministerium in Zusammenarbeit mit dem Innenministerium, einer Expertengruppe der Polizei sowie der Deutschen Verkehrswacht e. V. eine baden-württembergische Ausgabe des Arbeitsheftes „Die Radfahrausbildung“ der Deutschen Verkehrswacht. Die Kosten samt Testbogen und einem zwölfmonatigen Zugang zu einem digitalen Übungsportal mit Spielen, Tests und Erklärfilmen belaufen sich auf drei Euro. Das Arbeitsheft wurde in das Lernmittelverzeichnis aufgenommen. Somit werden die Kosten vom Schulträger übernommen.

Aktionstag „Radhelden“

Um dem Radfahren an den Schulen einen höheren Stellenwert zu verschaffen, wurde in Kooperation mit dem Württembergischen Radsportverband ein Fahrradaktionstag „RadHelden“ entwickelt, der den Grundschulen kostenlos angeboten wird und ebenfalls die Förderung der motorischen Fähigkeiten der Kinder auf dem Fahrrad zum Ziel hat. Der Aktionstag ist eine ideale Ergänzung zur Radfahrausbildung und den Angeboten im Sportunterricht.

Schülermentor/-mentorin für Verkehr & Mobilität

Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 6 (an Gymnasien der Klassenstufe 6 und 7) können sich auf zwei zweieinhalbtägigen Lehrgängen „zum Schülermentor/zur Schülermentorin Verkehr & Mobilität“ ausbilden lassen. Die Ausbildung qualifiziert die Schülerinnen und Schüler, die Beauftragten für Verkehrserziehung an den Schulen beispielsweise bei der Planung und Durchführung einer Radtour oder der Erstellung der geforderten Geh- und Rad-Schulwegpläne, zu unterstützen. Auf diese Weise erhalten junge Menschen die Gelegenheit, sich sinnvoll zu

engagieren und Verantwortung für sich und andere zu übernehmen. Im Rahmen der Ausbildung sollen die Schülermentorinnen und -mentoren auch auf die mögliche Übernahme eines Ehrenamtes vorbereitet werden.

Fahrradfreundliche Schule

Schulen in Baden-Württemberg können sich seit 2015 auf die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ bewerben. Um die Auszeichnung in Form eines Zertifikats zu erhalten, müssen die Schulen aus einem Gesamtkatalog verschiedene Kriterien erfüllen und nachvollziehbar dokumentieren.

FahrRad und Schule!

Um die Lehrerinnen und Lehrer in ihrer Arbeit zu unterstützen, entwickelte das Kultusministerium gemeinsam mit der Landeshauptstadt Stuttgart die Materialsammlung FahrRad und Schule. Dort erhalten Lehrkräfte Informationen, Tipps und Ideen rund ums Thema Fahrrad. Die Materialsammlung steht in digitaler Form auf der Homepage des Landesinstituts für Schulsport, Schulkunst und Schulmusik zum Download zur Verfügung.

5. wie viele Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Verkehrserziehung an baden-württembergischen Grundschulen einen Fahrradführerschein machen (bitte unter Angabe, welchen Anteil diese gemessen an der Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler an baden-württembergischen Grundschulen ausmachen);

Zu 5.:

Die Radfahrausbildung in den Grundschulen in der Klassenstufe 4 ist nach Auffassung der Landesregierung nach wie vor die wichtigste und für alle Beteiligten auch erfolgreichste Maßnahme in der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Für viele Schülerinnen und Schüler stellt die mehrwöchige Ausbildung in der Jugendverkehrsschule einen direkten Kontakt mit der Polizei dar, der in der Regel von allen Beteiligten als sehr positiv empfunden wird und noch lange nachwirkt.

Da die Radfahrausbildung gemäß der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und Kultusministeriums Baden-Württemberg zur Radfahrausbildung in der schulischen Verkehrserziehung (VwV-Radfahrausbildung vom 16. August 2017, Az.: 3-1132.2/152) eine verpflichtende schulische Veranstaltung ist, nehmen grundsätzlich alle Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 4 in Baden-Württemberg an der Ausbildung teil. Schulen in freier Trägerschaft ist es freigestellt, an der Radfahrausbildung teilzunehmen.

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler, die den Fahrradführerschein gemacht haben, gliedert sich wie folgt:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (Jan.-Aug.)
Anzahl Schulklassen	5.554	5.056	5.145	5.188	5.339	3.282
Anzahl Kinder zu beschulen	107.136	96.125	97.255	97.434	97.546	59.070
Anzahl Kinder tatsächlich beschult	105.874	94.835	95.850	96.228	96.189	58.162
Anteil der Kinder, die an der Fahrrad- ausbildung teilgenommen haben	98,8 %	98,7 %	98,6 %	98,8 %	98,6 %	98,5 %
Anzahl der Kinder, die den Fahrradführer- schein bestanden haben	97.382	87.314	88.396	87.835	85.073	50.915
Anteil der Kinder, die den Fahrradführer- schein bestanden haben	92,0 %	92,1 %	92,2 %	91,3 %	88,4 %	87,5 %

Im Jahr 2017 haben landesweit 96.189 Kinder und damit 98,6 Prozent aller zu beschulenden Kinder (97.546) an der Radfahrausbildung teilgenommen. Hierbei konnte nach den Lernzielkontrollen an 85.073 Kinder und damit 88,4 Prozent ein Fahrradführerschein ausgehändigt werden. Der sogenannte Fahrradführerschein dokumentiert einen erreichten Mindeststandard für verkehrskonformes Verhalten bei der Teilnahme im Straßenverkehr.

Die Radfahrausbildung wird als äußerst positiv bewertet. Sie leistet einen wesentlichen Beitrag für den hohen Standard der Verkehrssicherheit für Kinder und damit auch für die Schulwegsicherheit.

6. wie viele Schulen in Baden-Württemberg einen aktuellen verlässlichen Schulwegplan haben (bitte unter Angabe, welchen Anteil diese an der Gesamtzahl der Schulen in Baden-Württemberg ausmachen und untergliedert in Grundschulen mit Geh-Schulwegplänen und weiterführende Schulen mit Geh- sowie Rad-Schulwegplänen) und auf welchem Wege diese den Eltern und Schülern bekannt gegeben werden;

Zu 6.:

Die Erhebungen zum aktuellen Stand der Einführung und Fortschreibung von Schulwegplänen an den Schulen in Baden-Württemberg aus den Jahren 2016 und 2018 führten zu folgenden Ergebnissen:

Gehschulwegpläne

In Baden-Württemberg verfügen etwa 59 Prozent der allgemein bildenden Schulen (Grundschulen und weiterführende Schulen) über Gehschulwegpläne (2.382 von 4.038). Rund 79 Prozent der Grundschulen (1.846 von 2.347) und rund 32 Prozent der weiterführenden Schulen (536 von 1.691) haben Gehschulwegpläne.

Radschulwegpläne

In Baden-Württemberg verfügen 710 Schulen über Radschulwegpläne. 131 Grundschulen haben Radschulwegpläne, allerdings sind Grundschulen nicht zur Führung von Radschulwegplänen verpflichtet. Rund 34 Prozent der weiterführenden Schulen haben einen Radschulwegplan (579 von 1.691).

Die Art der Veröffentlichung der Geh- und Radschulwegpläne ist der Schule freigestellt. Diese erfolgt in der Regel durch Veröffentlichung auf der Homepage der Schule oder des Schulträgers, als Flyer, der den Schülerinnen und Schülern sowie den Erziehungsberechtigten zur Verfügung gestellt wird, oder über einen Aushang in der Schule.

7. mit welchen Maßnahmen sie den Gefahren durch sogenannte Eltern-Taxis vor den Schulen und Falschparkern auf Schulwegen begegnet;

8. welche Möglichkeiten der Stadtplanung es gibt, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen und wie diese von der Landesregierung gefördert werden;

Zu 7. und 8.:

Die Landesregierung appelliert an die Eltern, ihre Kinder darin zu bestärken, den Schulweg eigenständig zurückzulegen und auf sogenannte „Eltern-Taxis“ zu verzichten.

Als aktive Verkehrsteilnehmer kennen Kinder die wichtigsten Verkehrsregeln nicht nur in der Theorie, sondern sie wenden sie auch regelmäßig in der Praxis an und vertiefen sie dadurch. Kinder und Jugendliche, die mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen, bauen ihr Selbstbewusstsein auf sowie ihre motorischen und kognitiven Fähigkeiten aus. So schult beispielsweise Radfahren den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit sowie das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Durch gemeinsames Zurücklegen des Schulwegs zu Fuß oder per Rad in Gruppen und die damit einhergehende

soziale Interaktion bauen die Kinder ihre Sozialkompetenz aus. Das dient ihrer Gesundheit und ist ein zentrales Element in der Entwicklung einer eigenständigen Mobilität junger Menschen.

Darüber hinaus stellt der Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad eine umweltfreundliche Alternative zur Fahrt mit dem Auto dar und trägt somit zu einer nachhaltigeren Gestaltung der Lebensumwelt der Kinder bei; Stress, Lärm, Abgase und Staus werden reduziert. Zudem führt dies zu einem Rückgang der großen Zahl an Eltern, die ihr Kind mit dem Auto in die Schule bringen. Durch den Verzicht auf „Elterntaxis“ wird gleichzeitig die Gefahr durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen an Schulen gerade für die Kinder, die den Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, minimiert.

Überdies haben Kommunen die Möglichkeit, das Halten im oder in der Zufahrt zum unmittelbaren Nahbereich von Schulen während bestimmter Zeiten (Schulbeginn/Schulende) zu verbieten. Kommunen können zudem sogenannte Elternhaltstellen einrichten. Hier können Kinder bei Bedarf sicher ein- und aussteigen und zu Fuß die nahe Schule erreichen. So können Kinder und Jugendliche bei größeren Entfernungen zumindest einen Teil des Schulwegs selbstaktiv zurücklegen.

Auch alternierende bauliche Elemente der Straßengestaltung können eine zügige Durchfahrt an Schulen unterbinden. Diese sind stets mit entsprechender niedriger Bepflanzung auszustatten, um Sichtverhältnisse nicht zu behindern.

Insbesondere falsch abgestellte Kraftfahrzeuge auf Geh- und Radwegen, Parken in zweiter Reihe und in Kreuzungs- und Kurvenbereichen gefährden Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Durch dieses Fehlverhalten werden nicht nur andere in ihrer Mobilität beeinträchtigt. Vielmehr kommt es zu Behinderungen und auch Gefährdungssituationen durch ungenügende Sichtverhältnisse oder dadurch, dass Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer von zugeparkten Geh- und Radwegen auf Straßen ausweichen müssen. Das Ministerium für Verkehr sieht gerade im Themenfeld „Ruhender Verkehr“ Ansatzpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmender und beabsichtigt neben Anwendungshinweisen für die zuständigen Behörden auch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Ruhender Verkehr“, deren primäres Ziel es ist, die Bürgerinnen und Bürger dafür zu sensibilisieren, dass ihr Verhalten erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aller am Verkehr teilnehmenden Personen hat. Die Landesregierung legt daher in der Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin einen Fokus darauf, Bürgerinnen und Bürger für mehr Rücksicht zu sensibilisieren und Fehlverhalten konsequent zu sanktionieren.

Eine empfindliche, für den Betroffenen spürbare, Sanktionierung trägt hierbei zu einer stärkeren Regelbefolgung bei. Die aktuellen Sanktionshöhen werden den Verkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungspotenzial nicht gerecht. Die Landesregierung setzt sich daher für eine Erhöhung des Sanktionsniveaus für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial ein.

9. wie viele neue Tempo-30-Zonen vor Schulen seit der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Baden-Württemberg eingerichtet wurden und welche weiteren Punkte in der StVO nach Einschätzung der Landesregierung geändert werden müssten, um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu erhöhen;

Zu 9.:

Hohe Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich der Schulwege stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde daher durch das Bundesverkehrsministerium die Anordnung innerörtlicher streckenbezogener Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Schulen und Kindergärten deutlich erleichtert. Wie in der Beantwortung der Fragen 7 und 8 dargelegt, konnten die Kommunen in Baden-Württemberg an den meisten betroffenen Einrichtungen bereits zuvor verkehrsrechtliche Anordnungen vornehmen.

Dem Ministerium für Verkehr liegen keine Erkenntnisse zur Anzahl der seit der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung angeordneten Tempo-30-Regelungen vor Schulen vor. Die Erhebung dieser Zahlen bei allen 150 Straßenverkehrsbehörden im Land würde einen unverhältnismäßig hohen Aufwand mit sich bringen.

Der Regelungsbereich der angesprochenen StVO-Novelle umfasst derzeit nur den unmittelbaren Bereich vor dem Eingang der Einrichtung. Eine generelle Ausweitung des Handlungsspielraums der Kommunen mit Bezug auf Tempo 30 oder eine Aufnahme auch der Hauptzuwege zu schützenswerten Einrichtungen (wie z. B. den Radschulwegen) in die Regelung ist damit nicht verbunden.

In Bezug auf die Änderung der StVO sowie der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hat das Land Baden-Württemberg von der Verkehrsministerkonferenz den Auftrag erhalten, eine Ad-hoc AG Radverkehrspolitik einzurichten, um Änderungen der StVO zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zu erarbeiten. Entsprechende Ergebnisse werden voraussichtlich im Winter/Frühjahr 2019 vorliegen.

10. inwiefern moderne Verkehrsmittel wie E-Scooter, Segways, Hoverboards, E-Tretroller, E-Skateboards und E-Wheels eine Rolle in der Mobilität von Kindern und Jugendlichen spielen und wie sie deren Wirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr einschätzt.

Zu 10.:

Sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge sind eine innovative Form der Elektromobilität. Sie erfreuen sich wachsender Beliebtheit und werden häufig, vor allem bei Kindern und Jugendlichen, in der Freizeit genutzt.

Gleichzeitig sind viele praktische, rechtliche und sicherheitstechnische Fragen im Zusammenhang mit diesen neuen Fahrzeugformen nicht geklärt. Die Auswirkungen der Mikromobilität auf die Verkehrssicherheit der Nutzerinnen und Nutzer dieser Fahrzeuge sowie auf die subjektive und objektive Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wird maßgeblich von der Fahrzeugtechnik, der Schutzausrüstung, der Fahrgeschwindigkeit und den genutzten Flächen abhängen.

Generelle Aussagen zur Verkehrssicherheit sind aufgrund der Unterschiedlichkeit der Fahrzeuge und der bisher unzureichenden Datenlage nicht möglich. Innerhalb der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik wird, wie in Frage 2 dargestellt, lediglich der mit einem Spiel- und Sportgerät verursachte Verkehrsunfall registriert, nicht aber die Kategorie bzw. der genaue Typ des Spiel- und Sportgeräts.

Das Ministerium für Verkehr wird im Winter 2018/2019 eine Fachveranstaltung zum Thema durchführen, um möglichen Handlungsbedarf für das Land zu identifizieren. Ferner unterstützt das Ministerium für Verkehr die Aktivitäten des Bundes, welcher aktuell Grundlagen zur technischen und verhaltensrechtlichen Voraussetzungen erarbeitet, unter denen Elektrokleinstfahrzeuge künftig verkehrssicher im öffentlichen Verkehr bewegt werden dürfen.

Demgegenüber ist die Nutzung von Segways seit dem Jahr 2009 in der Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung – MobHV) geregelt. Segways als Fahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 1 MobHV sind entsprechend den oben genannten Elektrokleinstfahrzeugen Kraftfahrzeuge nach § 1 Abs. 2 StVG und damit solche im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Sie dürfen als zulassungsfreie Mobilitätshilfe auf öffentlichen Straßen jedoch nur mit einem gültigen Versicherungskennzeichen in Betrieb genommen werden. Für das Führen eines Segways gilt, dass mindestens die Berechtigung zum Führen eines Mofas nachzuweisen ist.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration