

## **Antrag**

**der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung  
und Kommunen**

### **Dominanz am Steuer – Wenn Rasen Leben kostet: Prävention verstärken, Kontrolldichte erhöhen**

Antrag

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

1. wie sich die Zahl der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Zeitraum 2022 bis 2024 entwickelt hat, insbesondere bei Fällen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu geringem Sicherheitsabstand, Ablenkung, falscher Fahrbahnnutzung und Fahren unter Drogeneinfluss (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);
2. wie sich die Zahl der schweren Verkehrsunfälle (mit Todesfolge oder schweren Verletzungen) in Baden-Württemberg im Zeitraum 2022 bis 2024 entwickelt hat, insbesondere bei Fällen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu geringem Sicherheitsabstand, Ablenkung, falscher Fahrbahnnutzung und Fahren unter Drogeneinfluss (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);
3. welche Unfallkategorien und -ursachen dabei nach bundeseinheitlichen statistischen Standards (gemäß Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) erfasst werden;
4. welche weiteren Unfallkategorien und -ursachen nach ihrer Einschätzung für eine umfassendere, zielgerichtete Auswertung des Unfallgeschehens sowie eine wirkungsvollere Präventionsarbeit und Verkehrssicherheitspolitik erfasst werden sollten;
5. wie viele Verkehrsunfälle im gleichen Zeitraum unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln registriert wurden (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);

Eingegangen: 25.6.2025 / Ausgegeben: 25.7.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

6. welche direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Folgekosten durch diese Unfälle (z. B. Kosten für Rettungseinsätze, medizinische Versorgung, Gerichtskosten, Erwerbsausfälle), sofern hierzu Schätzungen oder Modellrechnungen vorliegen, entstanden sind;
7. mit welchen Maßnahmen die Landesregierung bisher präventiv auf wiederholte oder schwerwiegende Verkehrsverstöße reagiert (z. B. Aufklärungsprogramme, Fahrschulmodule, Kampagnen wie „NO GAME“), wie diese finanziert sind, in welchem Umfang sie zur Verfügung stehen;
8. inwiefern mögliche Maßnahmen geschlechtsspezifisch, insbesondere im Hinblick auf die höhere Risikoneigung junger Männer im Straßenverkehr, ausgerichtet sind;
9. ob die Landesregierung die Verstärkung bestehender Präventions- und Aufklärungsmaßnahmen, insbesondere zur Ansprache junger Verkehrsteilnehmender mit überdurchschnittlichem Risikoverhalten – etwa junger Männer, die statistisch häufiger an schweren Unfällen beteiligt sind – plant;
10. welche Fördermittel und Unterstützungsprogramme Kommunen zur Verfügung stehen, um eigene Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit umzusetzen oder zu verstärken;
11. ob wissenschaftliche Kooperationen mit Hochschulen, Unfallforschungseinrichtungen oder verkehrspsychologischen Fachstellen bestehen oder geplant sind;
12. welche Haushaltsmittel für präventive Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen fünf Jahren jeweils zur Verfügung standen und in welche Projekte diese Mittel geflossen sind (bitte eine detaillierte Auflistung);
13. welche Zielmarken, Wirkungsziele oder Zeitachsen die Landesregierung sich setzt, um schwere Verkehrsunfälle infolge riskanten Fahrverhaltens messbar zu reduzieren und wie diese Entwicklungen regelmäßig evaluiert werden sollen.

25.6.2025

Gericke, Achterberg, Braun, Geugjes, Hentschel,  
Joukov, Katzenstein, Nüssle, Marwein GRÜNE

### Begründung

Jahr für Jahr kommen in Baden-Württemberg Menschen im Straßenverkehr ums Leben oder werden schwer verletzt – häufig nicht durch technische Defekte oder widrige Umstände, sondern durch grobe Regelverstöße, zu hohe Geschwindigkeit oder gefährliches Fahrverhalten. Besonders tragisch sind jene Fälle, in denen andere Verkehrsteilnehmende unverschuldet Opfer werden – auf dem Heimweg, beim Überqueren der Straße, auf dem Schulweg.

Die schweren Unfälle in Ludwigsburg im März 2025 oder zwischen Ulm und Thalfingen im April 2025 stehen exemplarisch für die drastischen Folgen rücksichtslosen und regelwidrigen Verhaltens im Straßenverkehr – und machen den dringenden Handlungsbedarf erneut sichtbar.

Die Polizei und die Verkehrssicherheitsarbeit in Baden-Württemberg leisten in diesem Kontext bereits wertvolle Arbeit. Kampagnen, Kontrollmaßnahmen und die zielgerichtete Bekämpfung von gefährlichem Fahrverhalten zeigen: Die Gefahren sind erkannt, das Engagement ist hoch. Doch ohne ausreichende strukturelle und finanzielle Grundlage bleiben viele dieser Ansätze punktuell.

Baden-Württemberg benötigt daher eine klare, datengestützte Grundlage für eine wirksamere und gezieltere Präventions- und Aufklärungsstrategie. Dabei muss staatliches Handeln auf drei Ebenen gleichzeitig greifen: Kontrolle, Kommunikation und Konsequenz.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 21. Juli 2025 Nr. IM3-0141.5-581/29 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. wie sich die Zahl der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Zeitraum 2022 bis 2024 entwickelt hat, insbesondere bei Fällen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu geringem Sicherheitsabstand, Ablenkung, falscher Fahrbahnnutzung und Fahren unter Drogeneinfluss (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);*

Zu 1.:

Die Anzahl der Verkehrsunfälle<sup>1</sup> in Baden-Württemberg im Zeitraum von 2022 bis 2024, aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Alter<sup>2</sup> der Hauptunfallverursacher und Hauptunfallverursacherinnen insgesamt sowie differenziert nach den erfragten Unfallursachen, kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

<sup>1</sup> Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Verkehrsunfälle mit Sachschaden; Kleinstunfälle sind nicht enthalten. Bei Kleinstunfällen handelt es sich um Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

<sup>2</sup> Zugunsten der besseren Lesbarkeit wurden Altersgruppen gebildet.

| Verkehrsunfälle gesamt<br>Alter | 2022           |                |                     | 2023   |       |        | 2024   |       |        |
|---------------------------------|----------------|----------------|---------------------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|
|                                 | m <sup>3</sup> | w <sup>4</sup> | u <sup>5</sup>      | m      | w     | u      | m      | w     | u      |
| < 6                             | 77             | 31             | 0                   | 73     | 29    | 0      | 56     | 34    | 0      |
| 6-13                            | 608            | 235            | 0                   | 671    | 251   | 1      | 636    | 255   | 0      |
| 14-17                           | 1.117          | 366            | 2                   | 1.187  | 359   | 2      | 1.299  | 430   | 1      |
| 18-24                           | 8.005          | 3.746          | 38                  | 8.039  | 3.698 | 50     | 8.013  | 3.461 | 22     |
| 25-34                           | 9.093          | 3.896          | 44                  | 8.934  | 3.964 | 43     | 8.742  | 3.752 | 54     |
| 35-44                           | 7.685          | 3.680          | 49                  | 7.977  | 3.651 | 61     | 7.821  | 3.816 | 33     |
| 45-54                           | 8.022          | 3.461          | 54                  | 7.828  | 3.496 | 45     | 7.215  | 3.346 | 39     |
| 55-64                           | 8.641          | 3.662          | 44                  | 8.670  | 3.751 | 57     | 8.723  | 3.779 | 52     |
| > 64                            | 10.224         | 5.465          | 92                  | 10.654 | 5.770 | 84     | 10.999 | 5.965 | 82     |
| nicht zugeordnet                | 2.340          | 710            | 39.142 <sup>6</sup> | 2.504  | 757   | 41.938 | 2.592  | 767   | 42.938 |

| Geschwindigkeit <sup>7</sup><br>Alter | 2022  |     |     | 2023  |     |     | 2024  |     |     |
|---------------------------------------|-------|-----|-----|-------|-----|-----|-------|-----|-----|
|                                       | m     | w   | u   | m     | w   | u   | m     | w   | u   |
| < 6                                   | 4     | 1   | 0   | 6     | 1   | 0   | 3     | 1   | 0   |
| 6-13                                  | 69    | 14  | 0   | 57    | 11  | 0   | 54    | 19  | 0   |
| 14-17                                 | 323   | 85  | 0   | 315   | 80  | 0   | 364   | 88  | 0   |
| 18-24                                 | 2.157 | 544 | 0   | 2.066 | 514 | 4   | 2.043 | 512 | 2   |
| 25-34                                 | 1.702 | 474 | 1   | 1.571 | 430 | 2   | 1.586 | 438 | 2   |
| 35-44                                 | 1.036 | 298 | 3   | 1.051 | 278 | 4   | 1.122 | 277 | 3   |
| 45-54                                 | 833   | 246 | 3   | 800   | 231 | 2   | 721   | 251 | 1   |
| 55-64                                 | 817   | 257 | 1   | 755   | 245 | 1   | 821   | 244 | 1   |
| > 64                                  | 586   | 200 | 5   | 556   | 191 | 1   | 549   | 187 | 0   |
| nicht zugeordnet                      | 101   | 11  | 832 | 80    | 10  | 798 | 89    | 9   | 768 |

| Abstand <sup>8</sup><br>Alter | 2022  |     |       | 2023  |     |       | 2024  |     |       |
|-------------------------------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|
|                               | m     | w   | u     | m     | w   | u     | m     | w   | u     |
| < 6                           | 0     | 1   | 0     | 2     | 0   | 0     | 0     | 0   | 0     |
| 6-13                          | 18    | 7   | 0     | 18    | 8   | 0     | 25    | 8   | 0     |
| 14-17                         | 131   | 33  | 1     | 115   | 40  | 0     | 135   | 41  | 0     |
| 18-24                         | 951   | 522 | 5     | 913   | 444 | 3     | 963   | 423 | 4     |
| 25-34                         | 1.132 | 487 | 7     | 1.112 | 470 | 4     | 1.032 | 460 | 5     |
| 35-44                         | 845   | 376 | 9     | 908   | 341 | 5     | 883   | 368 | 3     |
| 45-54                         | 812   | 288 | 9     | 743   | 307 | 2     | 694   | 293 | 3     |
| 55-64                         | 836   | 308 | 6     | 733   | 245 | 4     | 702   | 277 | 4     |
| > 64                          | 869   | 405 | 11    | 755   | 371 | 7     | 758   | 377 | 5     |
| nicht zugeordnet              | 297   | 97  | 4.706 | 321   | 91  | 4.357 | 332   | 65  | 4.460 |

<sup>3</sup> männlich<sup>4</sup> weiblich<sup>5</sup> unbekannt oder divers<sup>6</sup> Die hohe Anzahl von Unfällen, bei denen weder Geschlecht noch Alter des Hauptunfallverursachenden bekannt sind, lässt sich durch ungeklärte Verkehrsunfallfluchten erklären.<sup>7</sup> Unfallursachen 12 (Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und 13 (Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen)<sup>8</sup> Unfallursache 14 (Ungenügender Sicherheitsabstand)

| Ablenkung <sup>9</sup> | 2022 |     |     | 2023 |     |     | 2024 |     |     |
|------------------------|------|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|
|                        | m    | w   | u   | m    | w   | u   | m    | w   | u   |
| < 6                    | 1    | 1   | 0   | 0    | 0   | 0   | 2    | 0   | 0   |
| 6-13                   | 26   | 13  | 0   | 23   | 10  | 0   | 26   | 10  | 0   |
| 14-17                  | 68   | 18  | 0   | 74   | 13  | 0   | 70   | 25  | 0   |
| 18-24                  | 360  | 177 | 0   | 364  | 196 | 2   | 358  | 180 | 1   |
| 25-34                  | 363  | 164 | 0   | 359  | 191 | 1   | 431  | 202 | 3   |
| 35-44                  | 230  | 122 | 0   | 291  | 153 | 2   | 352  | 185 | 0   |
| 45-54                  | 255  | 94  | 1   | 250  | 110 | 0   | 262  | 136 | 5   |
| 55-64                  | 233  | 120 | 0   | 284  | 128 | 0   | 329  | 146 | 2   |
| > 64                   | 200  | 93  | 2   | 271  | 137 | 3   | 330  | 163 | 3   |
| nicht zugeordnet       | 33   | 8   | 150 | 38   | 10  | 339 | 67   | 11  | 616 |

| Straßenbenutzung <sup>10</sup> | 2022 |     |   | 2023 |     |   | 2024 |     |     |
|--------------------------------|------|-----|---|------|-----|---|------|-----|-----|
|                                | m    | w   | u | m    | w   | u | m    | w   | u   |
| < 6                            | 1    | 0   | 0 | 2    | 0   | 0 | 3    | 0   | 1   |
| 6-13                           | 45   | 16  | 0 | 71   | 22  | 0 | 72   | 21  | 34  |
| 14-17                          | 89   | 32  | 0 | 140  | 44  | 0 | 141  | 42  | 67  |
| 18-24                          | 133  | 48  | 0 | 209  | 66  | 0 | 210  | 63  | 101 |
| 25-34                          | 177  | 64  | 0 | 278  | 88  | 0 | 279  | 84  | 134 |
| 35-44                          | 221  | 80  | 0 | 347  | 110 | 0 | 348  | 105 | 167 |
| 45-54                          | 265  | 96  | 0 | 416  | 132 | 0 | 417  | 126 | 200 |
| 55-64                          | 309  | 112 | 0 | 485  | 154 | 0 | 486  | 147 | 233 |
| > 64                           | 353  | 128 | 0 | 554  | 176 | 0 | 555  | 168 | 267 |
| nicht zugeordnet               | 397  | 144 | 0 | 623  | 198 | 0 | 624  | 189 | 300 |

| Drogen <sup>11</sup> | 2022 |    |   | 2023 |    |   | 2024 |    |   |
|----------------------|------|----|---|------|----|---|------|----|---|
|                      | m    | w  | u | m    | w  | u | m    | w  | u |
| < 6                  | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 |
| 6-13                 | 0    | 0  | 0 | 1    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 |
| 14-17                | 18   | 1  | 0 | 21   | 2  | 0 | 20   | 2  | 0 |
| 18-24                | 213  | 16 | 0 | 170  | 14 | 1 | 204  | 18 | 0 |
| 25-34                | 186  | 13 | 0 | 179  | 28 | 0 | 172  | 22 | 0 |
| 35-44                | 102  | 11 | 0 | 121  | 13 | 0 | 127  | 24 | 0 |
| 45-54                | 43   | 4  | 1 | 46   | 11 | 1 | 49   | 20 | 0 |
| 55-64                | 24   | 6  | 0 | 20   | 8  | 0 | 18   | 8  | 0 |
| > 64                 | 14   | 8  | 0 | 13   | 9  | 1 | 14   | 5  | 0 |
| nicht zugeordnet     | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 1 |

<sup>9</sup> Unfallursachen 05 (Ablenkung im Sinne des § 23 Absatz 1a StVO) und 06 (Ablenkung in anderen Fällen)

<sup>10</sup> Unfallursachen 08 (Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen), 09 (Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen), 10 (Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile) und 11 (Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot)

<sup>11</sup> Unfallursache 02 (Einfluss anderer berauschender Mittel [z. B. Drogen, Rauschgift, aber auch Medikamente])

2. wie sich die Zahl der schweren Verkehrsunfälle (mit Todesfolge oder schweren Verletzungen) in Baden-Württemberg im Zeitraum 2022 bis 2024 entwickelt hat, insbesondere bei Fällen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen, zu geringem Sicherheitsabstand, Ablenkung, falscher Fahrbahnnutzung und Fahren unter Drogeneinfluss (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);

Zu 2.:

Die Anzahl der schweren Verkehrsunfälle<sup>12</sup> in Baden-Württemberg im Zeitraum von 2022 bis 2024, aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Alter der Hauptunfallverursacher und Hauptunfallverursacherinnen insgesamt sowie differenziert nach den erfragten Unfallursachen, kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

| Verkehrsunfälle gesamt<br>Alter | 2022 |     |     | 2023 |     |    | 2024 |     |    |
|---------------------------------|------|-----|-----|------|-----|----|------|-----|----|
|                                 | m    | w   | u   | m    | w   | u  | m    | w   | u  |
| < 6                             | 11   | 6   | 0   | 7    | 4   | 0  | 12   | 6   | 0  |
| 6-13                            | 90   | 42  | 0   | 98   | 41  | 0  | 77   | 33  | 0  |
| 14-17                           | 208  | 46  | 0   | 170  | 52  | 0  | 174  | 53  | 0  |
| 18-24                           | 620  | 254 | 1   | 560  | 199 | 0  | 563  | 173 | 0  |
| 25-34                           | 678  | 214 | 0   | 633  | 195 | 0  | 535  | 192 | 0  |
| 35-44                           | 575  | 220 | 0   | 544  | 202 | 0  | 532  | 198 | 0  |
| 45-54                           | 654  | 232 | 0   | 544  | 221 | 0  | 470  | 206 | 0  |
| 55-64                           | 802  | 315 | 1   | 732  | 281 | 1  | 762  | 309 | 0  |
| > 64                            | 898  | 426 | 0   | 826  | 351 | 1  | 820  | 362 | 0  |
| nicht zugeordnet                | 26   | 5   | 106 | 23   | 3   | 98 | 27   | 9   | 95 |

| Geschwindigkeit<br>Alter | 2022 |    |   | 2023 |    |   | 2024 |    |   |
|--------------------------|------|----|---|------|----|---|------|----|---|
|                          | m    | w  | u | m    | w  | u | m    | w  | u |
| < 6                      | 0    | 0  | 0 | 1    | 0  | 0 | 1    | 0  | 0 |
| 6-13                     | 12   | 5  | 0 | 14   | 2  | 0 | 13   | 4  | 0 |
| 14-17                    | 86   | 14 | 0 | 55   | 21 | 0 | 60   | 18 | 0 |
| 18-24                    | 276  | 67 | 0 | 253  | 51 | 0 | 244  | 47 | 0 |
| 25-34                    | 278  | 49 | 0 | 227  | 45 | 0 | 181  | 42 | 0 |
| 35-44                    | 177  | 40 | 0 | 154  | 28 | 0 | 154  | 46 | 0 |
| 45-54                    | 178  | 34 | 0 | 133  | 41 | 0 | 121  | 39 | 0 |
| 55-64                    | 218  | 49 | 0 | 183  | 49 | 0 | 182  | 53 | 0 |
| > 64                     | 166  | 58 | 0 | 144  | 51 | 0 | 125  | 38 | 0 |
| nicht zugeordnet         | 3    | 0  | 5 | 2    | 0  | 5 | 1    | 0  | 6 |

| Abstand<br>Alter | 2022 |    |   | 2023 |    |   | 2024 |    |   |
|------------------|------|----|---|------|----|---|------|----|---|
|                  | m    | w  | u | m    | w  | u | m    | w  | u |
| < 6              | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 |
| 6-13             | 1    | 0  | 0 | 3    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 |
| 14-17            | 12   | 2  | 0 | 10   | 3  | 0 | 16   | 5  | 0 |
| 18-24            | 41   | 18 | 0 | 32   | 16 | 0 | 44   | 8  | 0 |
| 25-34            | 41   | 12 | 0 | 39   | 14 | 0 | 34   | 14 | 0 |
| 35-44            | 43   | 10 | 0 | 38   | 8  | 0 | 41   | 6  | 0 |
| 45-54            | 47   | 14 | 0 | 37   | 6  | 0 | 31   | 12 | 0 |
| 55-64            | 50   | 18 | 0 | 45   | 14 | 0 | 49   | 13 | 0 |
| > 64             | 58   | 13 | 0 | 33   | 15 | 0 | 24   | 18 | 0 |
| nicht zugeordnet | 3    | 0  | 5 | 2    | 0  | 3 | 0    | 0  | 3 |

<sup>12</sup> Hierunter fallen Verkehrsunfälle der Kategorien 1 (Unfall mit Getöteten) und 2 (Unfall mit Schwerverletzten), also Unfälle mit mindestens einem getöteten oder schwerverletzten Beteiligten.

| Ablenkung<br>Alter | 2022 |    |   | 2023 |    |   | 2024 |    |   |
|--------------------|------|----|---|------|----|---|------|----|---|
|                    | m    | w  | u | m    | w  | u | m    | w  | u |
| < 6                | 0    | 1  | 0 | 0    | 0  | 0 | 0    | 0  | 0 |
| 6-13               | 1    | 2  | 0 | 1    | 1  | 0 | 2    | 1  | 0 |
| 14-17              | 9    | 4  | 0 | 7    | 1  | 0 | 7    | 5  | 0 |
| 18-24              | 37   | 26 | 0 | 30   | 29 | 0 | 33   | 12 | 0 |
| 25-34              | 43   | 20 | 0 | 48   | 15 | 0 | 46   | 16 | 0 |
| 35-44              | 32   | 10 | 0 | 36   | 13 | 0 | 38   | 17 | 0 |
| 45-54              | 44   | 12 | 0 | 30   | 11 | 0 | 30   | 12 | 0 |
| 55-64              | 40   | 18 | 0 | 46   | 19 | 0 | 40   | 20 | 0 |
| > 64               | 36   | 17 | 0 | 33   | 19 | 0 | 28   | 23 | 0 |
| nicht zugeordnet   | 0    | 0  | 0 | 1    | 0  | 0 | 0    | 0  | 2 |

| Straßenbenutzung<br>Alter | 2022 |    |    | 2023 |    |    | 2024 |    |    |
|---------------------------|------|----|----|------|----|----|------|----|----|
|                           | m    | w  | u  | m    | w  | u  | m    | w  | u  |
| < 6                       | 0    | 0  | 0  | 0    | 0  | 0  | 1    | 0  | 0  |
| 6-13                      | 4    | 2  | 0  | 10   | 3  | 0  | 3    | 3  | 0  |
| 14-17                     | 26   | 6  | 0  | 17   | 3  | 0  | 20   | 6  | 0  |
| 18-24                     | 61   | 26 | 0  | 55   | 19 | 0  | 71   | 13 | 0  |
| 25-34                     | 59   | 16 | 0  | 68   | 19 | 0  | 63   | 21 | 0  |
| 35-44                     | 59   | 19 | 0  | 44   | 25 | 0  | 46   | 17 | 0  |
| 45-54                     | 56   | 23 | 0  | 63   | 16 | 0  | 55   | 21 | 0  |
| 55-64                     | 68   | 26 | 0  | 61   | 32 | 0  | 67   | 30 | 0  |
| > 64                      | 78   | 38 | 0  | 71   | 34 | 0  | 78   | 46 | 0  |
| nicht zugeordnet          | 6    | 1  | 19 | 4    | 0  | 25 | 7    | 0  | 22 |

| Drogen<br>Alter  | 2022 |   |   | 2023 |   |   | 2024 |   |   |
|------------------|------|---|---|------|---|---|------|---|---|
|                  | m    | w | u | m    | w | u | m    | w | u |
| < 6              | 0    | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 |
| 6-13             | 0    | 0 | 0 | 1    | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 |
| 14-17            | 0    | 0 | 0 | 1    | 0 | 0 | 2    | 1 | 0 |
| 18-24            | 17   | 2 | 0 | 14   | 1 | 0 | 12   | 1 | 0 |
| 25-34            | 31   | 0 | 0 | 20   | 5 | 0 | 11   | 3 | 0 |
| 35-44            | 10   | 1 | 0 | 13   | 0 | 0 | 13   | 1 | 0 |
| 45-54            | 3    | 0 | 0 | 2    | 1 | 0 | 7    | 2 | 0 |
| 55-64            | 3    | 0 | 0 | 4    | 0 | 0 | 5    | 1 | 0 |
| > 64             | 3    | 4 | 0 | 2    | 0 | 0 | 2    | 0 | 0 |
| nicht zugeordnet | 0    | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 | 0    | 0 | 0 |

3. welche Unfallkategorien und -ursachen dabei nach bundeseinheitlichen statistischen Standards (gemäß Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz – StVUnfStatG) erfasst werden;

Zu 3.:

Gemäß § 1 StVUnfStatG wird über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, laufend eine Bundesstatistik geführt.

Hierbei werden Verkehrsunfälle seit dem 1. Januar 2008 in sechs verschiedene Unfallkategorien eingeteilt. Diese Einteilung richtet sich nach der jeweils schwersten Unfallfolge bei einem Verkehrsunfall und gliedert sich wie folgt:

- Kategorie 1 = Unfall mit Getöteten
- Kategorie 2 = Unfall mit Schwerverletzten
- Kategorie 3 = Unfall mit Leichtverletzten
- Kategorie 4 = schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinne
- Kategorie 5 = sonstiger Sachschadensunfall
- Kategorie 6 = sonstiger Sachschadensunfall unter dem Einfluss berauschender Mittel

Gemäß § 2 Absatz 1 Nr. 1 und 2 StVUnfStatG erfasst die Statistik bei Verkehrsunfällen, bei denen wenigstens eine Person getötet oder verletzt worden ist oder bei schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden unter anderem allgemeine Unfallursachen sowie die Art des Fehlverhaltens der beteiligten Verkehrsteilnehmenden. Die verschiedenen Unfallursachen ergeben sich aus dem seit 1975 geltenden, bundesweiten Ursachenverzeichnis. In diesem sind die Unfallursachen nach den Ziffern 1 bis 55 und 60 bis 90 gegliedert und nach Fehlern der Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführern, technischen Mängeln beziehungsweise Wartungsmängeln, falschem Verhalten von Personen, die zu Fuß gehen, und allgemeinen Unfallursachen kategorisiert.

*4. welche weiteren Unfallkategorien und -ursachen nach ihrer Einschätzung für eine umfassendere, zielgerichtete Auswertung des Unfallgeschehens sowie eine wirkungsvollere Präventionsarbeit und Verkehrssicherheitspolitik erfasst werden sollten;*

Zu 4.:

Die in Baden-Württemberg verwendeten Unfallkategorien und Unfallursachen entsprechen dem bundeseinheitlichen Regelwerk, das unter anderem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) erarbeitet und herausgegeben wird. Eine Weiterentwicklung bewegt sich im Spannungsfeld zwischen dem Verwaltungsaufwand, der Verständlichkeit und der Aussagekraft. Oftmals sind einzelne Auswertungen, wie sie beispielsweise die Unfallforschung vornimmt, aussagekräftiger als zusätzliche statistische Kategorien.

Wünschenswert wäre nach Ansicht des Ministeriums für Verkehr eine höhere Aussagekraft bezüglich besonders gefährlicher Verhaltensweisen im Verkehr (Rasen, Drängeln, Überholen, Ablenkung). Die Verhaltensweisen könnten für einen erheblichen Teil aller Unfälle verantwortlich sein. Eine fortlaufende statistische Beobachtung wäre hilfreich. Dies betrifft unter anderem die Geschwindigkeit. Diese sehr breite Kategorie umfasst heute gleichsam hohe wie niedrige Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ebenso wie auch eine unangepasste Fahrweise innerhalb der vorgegeben Höchstgeschwindigkeit. Ähnlich ließe sich auch die Aussagekraft bei falscher Nutzung der Fahrspuren erhöhen, z. B. über das rechts Überholen oder das Schneiden der Innenfahrbahn in Kurven.

Das Unfallursachenverzeichnis wurde zum 1. Juli 2025 um die Unfallursache 07 „THC-Einfluss“ ergänzt. Hiermit wurde auf die aktuellen gesetzgeberischen Entwicklungen – die Cannabis-Teillegalisierung sowie die Erhöhung des Grenzwerts für Kraftfahrzeugführende im Straßenverkehr – reagiert.

*5. wie viele Verkehrsunfälle im gleichen Zeitraum unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln registriert wurden (bitte ausgewertet nach Geschlecht und Alter der Unfallverursachenden);*

Zu 5.:

Die Anzahl der Verkehrsunfälle in Baden-Württemberg im Zeitraum von 2022 bis 2024, bei denen der Hauptunfallverursacher oder die Hauptunfallverursacherin unter dem Einfluss von Alkohol stand, aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Alter der Hauptunfallverursachenden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

| Alkohol          | 2022 |     |   | 2023 |     |   | 2024 |     |   |
|------------------|------|-----|---|------|-----|---|------|-----|---|
|                  | m    | w   | u | m    | w   | u | m    | w   | u |
| < 6              | 0    | 0   | 0 | 0    | 0   | 0 | 0    | 0   | 0 |
| 6-13             | 0    | 0   | 0 | 2    | 0   | 0 | 0    | 0   | 0 |
| 14-17            | 44   | 6   | 0 | 38   | 6   | 0 | 35   | 5   | 0 |
| 18-24            | 636  | 92  | 0 | 516  | 76  | 3 | 480  | 79  | 0 |
| 25-34            | 976  | 146 | 0 | 825  | 131 | 0 | 736  | 127 | 0 |
| 35-44            | 778  | 166 | 0 | 757  | 138 | 0 | 813  | 157 | 0 |
| 45-54            | 661  | 128 | 1 | 629  | 131 | 1 | 589  | 128 | 1 |
| 55-64            | 569  | 116 | 0 | 571  | 113 | 1 | 577  | 116 | 0 |
| > 64             | 328  | 74  | 0 | 344  | 64  | 0 | 325  | 75  | 0 |
| nicht zugeordnet | 0    | 0   | 0 | 0    | 0   | 0 | 0    | 0   | 0 |

Hinsichtlich der Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen der Hauptunfallverursacher oder die Hauptunfallverursacherin unter dem Einfluss von anderen berauschenden Mitteln stand, wird auf die Tabelle „Drogen“ bei der Stellungnahme zu Ziffer 1 verwiesen.

6. welche direkten und indirekten volkswirtschaftlichen Folgekosten durch diese Unfälle (z. B. Kosten für Rettungseinsätze, medizinische Versorgung, Gerichtskosten, Erwerbsausfälle), sofern hierzu Schätzungen oder Modellrechnungen vorliegen, entstanden sind;

Zu 6.:

Für Unfälle auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen inner- und außerorts in Baden-Württemberg im Zeitraum 2022 bis 2024 liegen dem Ministerium für Verkehr folgende, anhand des unten beschriebenen Verfahrens berechnete Werte vor. Der Prozentwert bezieht sich auf die Unfallkosten im gesamten Dreijahreszeitraum:

|   | Unfallkosten  | Unfallkosten von Unfällen, bei denen die Verursachenden unter Alkoholeinfluss standen |       | Unfallkosten von Unfällen, bei denen die Verursachenden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel standen |       |
|---|---------------|---|-------|---|-------|
|   |               | [EUR]   | [EUR] | [%]   | [EUR] |
| alle Unfälle                                | 3.378.100.000 | 237.200.000   | 7,0   | 41.200.000  | 1,2   |
| Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten | 2.153.100.000 | 156.900.000   | 7,3   | 28.400.000  | 1,3   |

Dieser Berechnung liegen die Unfallkostensätze gemäß dem Regelwerk „Hinweise zu Unfallkostensätzen“ (H Uks) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von 2017 zugrunde. Gemäß dem FGSV-Regelwerk basieren die Unfallkostensätze auf durchschnittlichen Kosten für verunglückte Personen sowie für Sachschäden. So heißt es im Regelwerk: „Für Verunglückte sind dies z. B. Folgekosten von Unfällen durch Arbeitsunfähigkeit, Reproduktionskosten durch z. B. medizinische Rehabilitation, für Sachschäden sind es Reparaturkosten und z. B. Mietwagenkosten sowie Gemeinkosten wie z. B. Verwaltungskosten bei Polizei und Versicherern. Das mit Straßenverkehrsunfällen verbundene menschliche Leid der Betroffenen entzieht sich einer monetären Bewertung und ist deshalb in den Kostensätzen nicht enthalten.“

Ebenso verbreitet ist die Nutzung anderer, beispielsweise pauschalierter Unfallkostensätze nach dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko, FGSV, 2012).

7. mit welchen Maßnahmen die Landesregierung bisher präventiv auf wiederholte oder schwerwiegende Verkehrsverstöße reagiert (z. B. Aufklärungsprogramme, Fahrschulmodule, Kampagnen wie „NO GAME“), wie diese finanziert sind, in welchem Umfang sie zur Verfügung stehen;
8. inwiefern mögliche Maßnahmen geschlechtsspezifisch, insbesondere im Hinblick auf die höhere Risikoneigung junger Männer im Straßenverkehr, ausgerichtet sind;

Zu 7. und 8.:

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Ministerium für Verkehr hat bereits in der Vergangenheit im Rahmen seiner Kampagnen- und Verkehrssicherheitsarbeit schwerwiegende Verstöße thematisiert. So wurde die Änderung strafrechtlicher Vorschriften zu Rennen mit Kraftfahrzeugen im Jahr 2020 zum Anlass genommen, eine Kampagne gegen illegale Kraftfahrzeugrennen speziell auf der Bundesautobahn A 81 (damals noch in Zuständigkeit des Landes) durchzuführen. Hier hat die Kampagne sich darauf konzentriert, spezifisch andere Verkehrsteilnehmende zur Meldung von Rennen aufzufordern sowie Mitfahrende anzusprechen.

Die Verkehrssicherheitskampagne „Team Vision Zero“ des Ministeriums für Verkehr vermeidet negative Botschaften, die beispielsweise Angst auslösen, ohne zu Verhaltensänderungen zu führen. Dennoch greift sie das gefährliche Verhalten von „Verkehrsrودies“ auf, indem positive Verhaltensweisen vorgeführt werden. So wurde 2024 das Rasen auf Landstraßen thematisiert (Bleib gelassen – werde nicht zum Landstraßenmonster). Im Jahr 2025 soll das Thema „Aufmerksamkeit“, also die Ablenkung, im Mittelpunkt stehen. Im Rahmen seiner Kampagnenarbeit richtet sich das Ministerium für Verkehr grundsätzlich an definierten Zielgruppen aus. So stellt die Kampagnenarbeit 2025 die Ansprache junger Verkehrsteilnehmender in den Vordergrund, da hier von einer erhöhten Anfälligkeit für Ablenkungen auszugehen ist. Für die Verkehrssicherheitskampagne betrug das Gesamtbudget von 2023 bis 2026 insgesamt 3,5 Millionen Euro.

Im Rahmen der Fahrchul Ausbildung ist die Auseinandersetzung mit rücksichtsvollem und partnerschaftlichem Umgang im Verkehr, der Bedeutung von Emotionen beim Fahren und der Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum als Teil der Ausbildungsinhalte festgelegt. Aus der Statistik lässt sich für das Ministerium für Verkehr entnehmen, dass die Lehrinhalte bei Teilen der Bevölkerung und dabei vorwiegend Männern nicht ausreichend verankert werden. Hier besteht nach Ansicht des Ministeriums für Verkehr ein Ansatzpunkt durch andere Rollenvorbilder.

Die Präventionsmaßnahmen des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Bereich des Straßenverkehrs erfolgen zielgruppenspezifisch und somit unabhängig des Geschlechts. Diese Zielgruppen ergeben sich insbesondere aus den verschiedenen Altersgruppen sowie den verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten und den damit einhergehenden erhöhten Risiken bei einer Teilnahme am Straßenverkehr.

Mit Blick auf die Risikobereitschaft, fehlende Erfahrung, Selbstüberschätzung sowie das mögliche Imponiergehabe von jungen Erwachsenen und der damit einhergehenden Gefahr im Straßenverkehr hat die Polizei in Zusammenarbeit mit weiteren Organisationen und Institutionen im Bereich der Verkehrssicherheit ein spezielles Präventionsprogramm für Schülerinnen und Schüler von Berufs- und Hochschulen sowie der Klassenstufen 11 bis 13 entwickelt, um ihr Fahrverhalten positiv zu beeinflussen. Das interaktive Konzept NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN vermittelt Informationen zu den Hauptunfallursachen und der Wirkung von Alkohol und Drogen, sensibilisiert für die Risiken, zeigt die verkehrsrechtlichen Regelungen und verdeutlicht die Folgen von Fehlverhalten im Straßenverkehr.

Des Weiteren wird einmal im Jahr von einem regionalen Polizeipräsidium eine sogenannte Leuchtturmveranstaltung NO GAME. SICHER FAHREN – SICHER LEBEN durchgeführt. Mit Unterstützung der Partnerorganisationen von GIB ACHT IM VERKEHR werden die jungen Fahrenden bei Fachvorträgen sowie einem Markt der Möglichkeiten mit vielen Mitmach-Stationen zu den Hauptunfallursachen sensibilisiert, auf emotionaler Ebene angesprochen und zum Nachdenken angeregt.

Gemäß der Führungs- und Einsatzanordnung des Innenministeriums Kriminal- und Verkehrsunfallprävention vom 12. Dezember 2024 (FEA Prävention) gehört die Durchführung der Kampagne NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN zu den landesweiten Pflichtaufgaben. Die landesweiten Pflichtaufgaben umfassen Themenbereiche und Zielgruppen, die unter anderem für die Verkehrsunfallentwicklung von besonderer Bedeutung sind.

Die Finanzierung von NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN erfolgt über die Haushaltsmittel des Kapitel 0314 Titel 547 01 „Allgemeine Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr“. Des Weiteren unterstützt die Unfallkasse Baden-Württemberg als Partnerorganisation von GIB ACHT IM VERKEHR die Kampagne.

*9. ob die Landesregierung die Verstärkung bestehender Präventions- und Aufklärungsmaßnahmen, insbesondere zur Ansprache junger Verkehrsteilnehmender mit überdurchschnittlichem Risikoverhalten – etwa junger Männer, die statistisch häufiger an schweren Unfällen beteiligt sind – plant;*

Zu 9.:

Eine geschlechtsspezifische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen des Ministeriums für Verkehr hat bisher nur indirekt stattgefunden. Für 2026 ist aber ein Schwerpunkt geplant, der positive Verhaltensweisen wie Nüchternheit und Verantwortungsbewusstsein für die Mitfahrenden verbreiten und männlichen Rollenstereotypen gegenüberstellen soll, beispielsweise durch sogenannte Peer Group-Effekte.

Die Fortführung und weitere Planung von Aktivitäten des Landes über 2026 hinaus hängen von den zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen ab. Für das Ministerium für Verkehr rückt mit mehreren Verkehrsunfällen in der Vergangenheit eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern in den Blickpunkt, die zumeist männlich ist. Diese Fahrer zeigen ein Verhalten, welches den Schluss nahelegt, dass sie Verkehrsregeln für sich nicht für gültig erachten. Das Ministerium für Verkehr richtet einen besonderen Blick auf diese Gruppe. Dazu sind Initiativen zur Änderung des Bundesrechts wichtig, sodass beispielsweise Bußgelder effektiv auch dann durchgesetzt werden können, wenn Verkehrsteilnehmer ihre Verantwortung zu verschleiern suchen, zum Beispiel durch keine Angabe zum Fahrzeugführenden oder sogar durch falsche Angaben (Punktehandel). Wenn Halterinnen und Halter eines Kraftfahrzeugs wiederholt keine Angaben zum Fahrzeugführer oder der Fahrzeugführerin machen können, müssen Behörden reagieren können, bevor es zu schweren Vergehen oder sogar tragischen Verkehrsunfällen kommt. Das Ministerium für Verkehr wird als oberste Landesbehörde auch durch Handreichungen für Behörden den Vollzug bestehenden Rechtes erleichtern.

Mit der Präventionskampagne NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen konnten bereits zahlreiche Personen der Zielgruppe der jungen Erwachsenen erreicht werden. Im Jahr 2024 wurden 1 025 Veranstaltungen mit insgesamt 21 925 Personen durchgeführt. Im Vorjahr gab es bei den 1 147 Veranstaltungen 29 130 Teilnehmerinnen und Teilnehmer und 2022 konnten mit 1 141 Veranstaltungen insgesamt 25 905 junge Erwachsene erreicht werden. Auch in der Zukunft soll das Programm der NO GAME-Kampagne weiterhin an Berufs- und Hochschulen sowie an Oberstufen angeboten und durchgeführt werden, um so weiterhin möglichst viele junge Erwachsene zu erreichen.

10. welche Fördermittel und Unterstützungsprogramme Kommunen zur Verfügung stehen, um eigene Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit umzusetzen oder zu verstärken;

Zu 10.:

Im Rahmen der Kampagnenarbeit des Ministeriums für Verkehr erstellte Werbemittel wie zum Beispiel Brückenbanner werden den Verkehrsbehörden zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus kommen viele Förderprogramme des Landes im Bereich der Infrastruktur auch mittelbar der Verkehrssicherheit zugute. So wird beispielsweise durch die Umgestaltung von Ortsmitten anhand aktueller Regelwerke und technischer Vorgaben sichergestellt, dass sich neue Erkenntnisse aus dem Bereich der sicheren Gestaltung von Verkehrsanlagen in der Umsetzung wiederfinden.

11. ob wissenschaftliche Kooperationen mit Hochschulen, Unfallforschungseinrichtungen oder verkehrspsychologischen Fachstellen bestehen oder geplant sind;

Zu 11.:

Die Landesregierung hat ein großes Interesse an aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen im Bereich der Verkehrssicherheit. Dazu erhalten Forschungseinrichtungen Zugang zu Daten zum Verkehrsunfallgeschehen.

Hieraus sind beispielsweise Ergebnisse wie die im Jahr 2024 veröffentlichte Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit entstanden.

Aktuell arbeitet eine vom Ministerium für Verkehr zusammen mit anderen Ländern angestoßene Bund-Länder-Arbeitsgruppe mit wissenschaftlicher Unterstützung an Vorschlägen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen. Es ist beabsichtigt, vergleichbare Aktivitäten fortzusetzen, sofern die nötigen personellen und finanziellen Ressourcen bereitstehen.

Des Weiteren besteht ein regelmäßiger Austausch des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR). Im Rahmen des sogenannten Runden Tisches des DVR werden aktuelle Themen der Verkehrssicherheitsarbeit in den Ländern ausgetauscht sowie geplante Schwerpunktsetzungen und Präventionskampagnen des Bundes und der Ländervertretungen vorgestellt.

12. welche Haushaltsmittel für präventive Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen fünf Jahren jeweils zur Verfügung standen und in welche Projekte diese Mittel geflossen sind (bitte eine detaillierte Auflistung);

Zu 12.:

Im Bereich der Kampagnenarbeit des Ministeriums für Verkehr konnten in den Jahren 2021 bis 2023 Mittel zugunsten der Verkehrssicherheitsarbeit umgeschichtet werden. Es teilen sich die Mittel wie folgt auf:

|  | 2019         | 2020         | 2021         | 2022         | 2023           | 2024         |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| <b>Vorsicht.Rücksicht.Umsicht</b>        | 636.266,30 € | 262.478,00 € | 646.809,39 € | 619.299,70 € | -              | -            |
| <b>Team Vision Zero</b>                  | -            | -            | -            | -            | 1.275.000,00 € | 882.483,87 € |
| <b>Verkehrssicherheitskonferenz 2024</b> | -            | -            | -            | -            | 68.954,55 €    | 185.036,19 € |
| <b>Illegales Autorennen</b>              | 1.927,49 €   | -            | 6.389,78 €   | 1.975,54 €   | -              | -            |

Das Ministerium für Verkehr hat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landesstraßen ein Investitionsprogramm für die Straßenausstattung aufgelegt. Seit 2017 läuft dieses Investitionsprogramm und wurde bis zum Jahr 2026 verlängert. Das Investitionsvolumen beträgt ab 2025 jährlich für Landesstraßen 8 Millionen Euro.

Von dem Programm sollen unter anderem folgende Investitionen getätigt werden:

- Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen,
- Erneuerung bestehender Wegweisung,
- Absicherung von Hindernissen im Seitenraum,
- Unterfahrschutz für Motorradstrecken,
- Durchbruchssicherheit an zweibahnigen Streckenzügen.

Für die präventive Verkehrssicherheitsarbeit stehen dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen die Haushaltsmittel des Kapitels 0314 Titel 547 01 „Allgemeine Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr“ zur Verfügung. Nachfolgend sind die Höhe des Titels in den letzten fünf Jahren sowie die Projekte, in die Mittel dieses Titels geflossen sind, aufgelistet.

|             | Haushaltsmittel | Projekte   |
|-------------|-----------------|--|
| <b>2020</b> | 145.400,00 €    | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Landestag der Verkehrssicherheit 2021</li> <li>o Veranstaltung „NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN“ 2021</li> <li>o Präventionskampagne Fahrrad „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“</li> <li>o Präventionskampagne E-Scooter „#RIDEITRIGHT“</li> <li>o Präventionskampagne Gaffer „#Gaffen geht gar nicht“</li> </ul> |
| <b>2021</b> | 145.400,00 €    | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Verleihung Verkehrspräventionspreis 2019/2020</li> <li>o Veranstaltung 30 Jahre „GIB ACHT IM VERKEHR“</li> <li>o Präventionskampagne Fahrrad „Abgefahren – Ra(d)geber Verkehr“</li> <li>o Präventionskampagne Fahrtüchtigkeit „Klare Sache, klarer Kopf – immer die beste Taktik“</li> </ul>                          |
| <b>2022</b> | 130.900,00 €    | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Veranstaltung 30 Jahre „GIB ACHT IM VERKEHR“</li> <li>o Veranstaltung „NO GAME.SICHER FAHREN – SICHER LEBEN“ 2022</li> <li>o Präventionskampagne Fahrtüchtigkeit „Klare Sache, klarer Kopf – immer die beste Taktik“</li> </ul>   |
| <b>2023</b> | 130.900,00 €    | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aktionswoche der Verkehrssicherheit „GIB ACHT IM VERKEHR“</li> <li>o Präventionskampagne Rücksicht „RÜCKSICHT IST GAN(S) WICHTIG!“</li> <li>o Präventionskampagne E-Scooter „#RIDEITRIGHT“</li> </ul>   |
| <b>2024</b> | 130.900,00 €    | <ul style="list-style-type: none"> <li>o Aktionswoche der Verkehrssicherheit „GIB ACHT IM VERKEHR“</li> <li>o Präventionskampagne Güterverkehr „GÜTER.VERKEHR.SICHER mehr als fahren!“</li> </ul>  |

*13. welche Zielmarken, Wirkungsziele oder Zeitachsen die Landesregierung sich setzt, um schwere Verkehrsunfälle infolge riskanten Fahrverhaltens messbar zu reduzieren und wie diese Entwicklungen regelmäßig evaluiert werden sollen.*

Zu 13.:

Die Landesregierung hat das klare Ziel, den Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer noch sicherer zu machen.

Mit dem aktuellen Koalitionsvertrag bekennen sich die Regierungsfractionen zur Vision Zero – einem Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte. Hiermit wurde das Ziel gesetzt, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2030 um 60 Prozent gegenüber 2010 zu reduzieren.

In Ergänzung hierzu hat sich das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen das Ziel gesetzt, die Anzahl der Schwerverletzten bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent gegenüber dem Wert von 2010 zu reduzieren. Dieses Ziel konnte im Jahr 2024 bereits erreicht werden.

Des Weiteren hat die Landesregierung 2023 den Verkehrssicherheitspakt zur Umsetzung beschlossen. Hierzu wird auf die Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr zum Antrag der Abg. Hermann Katzenstein und Gudula Achterberg u. a. GRÜNE, Ein Jahr Verkehrssicherheitspakt Baden-Württemberg – eine erste Bilanz, Drucksache 17/7194, verwiesen.

Seitens des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen erfolgt eine ständige Bewertung der Verkehrsunfallentwicklung. Neben einer monats-scharfen Bewertung des gesamten Verkehrsunfallgeschehens erfolgt eine tagesaktuelle Erhebung zu Verkehrsunfällen mit Todesfolge. Hierdurch können Entwicklungen frühzeitig erkannt und bewertet werden.

Strobl

Minister des Inneren,  
für Digitalisierung und Kommunen