

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-80001
Telefax: 0351 564-80080

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
PKL-1052/41/1

Dresden, 29. April 2019

Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE
Drs.-Nr.: 6/16465
Thema: Unfallverhütung im Straßenverkehr in Sachsen

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Große Anfrage wie folgt:

1. Allgemeines zur Verkehrssicherheitsarbeit

1.1. Welche Ziele und Strategien verfolgt die Staatsregierung, um die Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen in Sachsen deutlich zu reduzieren und welche Pläne oder Konzepte liegen der Staatsregierung vor, sich dem Ziel „Null Verkehrstote“ (Vision Zero) zu verpflichten?

Zu den Zielen und Strategien der Staatsregierung wird auf den Landesverkehrsplan 2025 des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA), Seiten 7, 11 und 45 verwiesen. Die konzeptionelle und planerische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit orientiert sich am Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms des Bundes 2011. Die damit verbundenen Ziele und Strategien sind im 4-Säulen-Konzept der Verkehrssicherheitsarbeit des SMWA verankert und werden jährlich den aktuellen Erfordernissen angepasst.

Zur weiteren Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen wird im Zuständigkeitsbereich des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus auf die stetige Erhaltung und Weiterentwicklung der Qualität von schulischen Erziehungs- und Bildungsprozessen gesetzt. Das sind neben der Umsetzung der Erziehungs- und Bildungsziele gemäß Schulgesetz für den Freistaat Sachsen und den lehrplangebundenen Vorgaben zu Inhalten des Verhaltens im Straßenverkehr auch Unterstützungsangebote der Polizei und des ADAC e. V. zur unterrichtsvertiefenden bzw. ergänzenden Präventionsarbeit. Gleiches gilt für die Arbeit in Kindertageseinrichtungen.




Hausanschrift
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstellen
Hoyerswerdaer Straße 1
01099 Dresden

Glacisstraße 4
01099 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8 - Haltestelle Carolaplatz

* Information zum Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente unter
www.smwa.sachsen.de/kontakt.htm
 poststelle@smwa-sachsen.de
[de-mail.de](mailto:poststelle@smwa-sachsen.de)

Der sächsische Polizeivollzugsdienst fokussiert sich entsprechend der „Strategie der sächsischen Polizei“ auf sechs Strategiefelder. Ein Strategiefeld definiert die Verkehrssicherheitsarbeit als einen Schwerpunkt.

Zur Konkretisierung dieses Aufgabenbereiches wurde unter Berücksichtigung von EU- und bundesweiten Programmen eine „Fachstrategie Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit“ erarbeitet. Die Dienststellen sind seit 2014 angehalten, ihre polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit entsprechend der Fachstrategie auszurichten.

Der anspruchsvolle Leitgedanke von „Vision Zero“ für einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte liegt der Verkehrssicherheitsarbeit im Freistaat Sachsen zu Grunde.

1.2. Im Jahr 2018 wurde der „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008 / 96 / EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“¹ durch die EU-Kommission vorgelegt und im Europäischen Parlament und Rat behandelt.

Welche Wege und Möglichkeiten zur aktiven Beteiligung und Einflussnahme Sachsens auf diesen Richtlinienvorschlag, insbesondere auch über die von der Europäischen Kommission angebotenen Konsultationen, hat die Staatsregierung hierbei genutzt? (Bitte den Wortlaut der jeweiligen Dokumente beifügen.)

Mit dem Erlass vom 20. Mai 2005 wurden die „Empfehlung für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“ (ESN) durch das SMWA für die Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen verbindlich eingeführt. Zudem wurde mit dem Schreiben des SMWA vom 29. November 2010 die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 19. Dezember 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur in nationales Recht überführt. Die Umsetzung bezieht sich auf das ARS Nr. 26/2010, welches Methoden eines Straßeninfrastruktur-Sicherheitsmanagements beinhaltet. Durch dieses Schreiben werden nochmals die ESN-Analysen für Bundesfern- und Staatsstraßen als wesentlicher Bestandteil der sächsischen Verkehrssicherheitsarbeit hervorgehoben.

Auf Grundlage der gemäß Artikel 5 EUV erfolgten Subsidiaritätsprüfung hat der Freistaat Sachsen keine Bedenken hinsichtlich des Vorschlages für eine Richtlinienänderung geäußert und daraus ableitend keinen Konsultationsbedarf als erforderlich gesehen.

1.3. Den Bundesländern stehen für die Unfallverhütung im Straßenverkehr u.a. die Instrumente Unfallkommissionen, Verkehrsschauen, Sicherheitsaudits sowie Überwachung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen zur Verfügung.

Wie häufig, wie stark und mit welcher Umsetzungstiefe bzw. -qualität werden diese Instrumente in Sachsen auf welchen Ebenen und in Verantwortung welcher Behörden oder Dienststellen genutzt?

¹ vgl. Interinstitutionelles Dossier 2018/0129(COD) des Rates der Europäischen Union, Brüssel, 27.11.2018

Die VwV-StVO gibt folgende Pflichten vor:

Themenbereich Unfallkommissionen

Rdnr. 1 zu § 44

Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbau-
behörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle
häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden
müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfall-
kommissionen einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben
Ländererlasse regeln (im Freistaat Sachsen geregelt durch die VwV Örtliche Unfall-
untersuchung und das FGSV Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in
Unfallkommissionen M Uko).

Damit ist Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit ein Teil der täglichen Aufgabe
der Verkehrsbehörden im Freistaat Sachsen. In welcher Umsetzungstiefe und -qualität
die Verkehrssicherheitsarbeit der Verkehrsbehörden abläuft, lässt sich pauschal nicht
beurteilen und hängt vom Einzelfall sowie auch von den jeweiligen beteiligten Personen
ab.

Nach unserer Kenntnis finden Unfallkommissionssitzungen und auch Verkehrsschauen
flächendeckend und regelmäßig statt. Gemäß VwV Örtliche Unfalluntersuchung gibt es
für Unfallkommissionen die Vorgabe, dass die Sitzungen der VUK in einem regel-
mäßigen Turnus, in der Regel dreimal im Kalenderjahr, stattfinden. Die Anzahl der
Sitzungen bemisst sich nach der Anzahl der Unfallhäufungen. So tagen die Unfall-
kommissionen der Kreisfreien Städte z. B. deutlich häufiger. Das Landesamt für
Straßenbau und Verkehr (LASuV) als höhere Verkehrsbehörde gibt allgemeine
Hinweise und Vorgaben sowie ist in Einzelfällen auch direkt beteiligt. Die
Unfallkommissionen werden zudem unterstützt und begleitet durch die LISt GmbH.

Themenbereich Verkehrsschauen

Rdnr. 56 und 57 zu § 45

Die Straßenverkehrsbehörden haben bei jeder Gelegenheit die Voraussetzungen für
einen reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu prüfen. Dabei haben sie besonders darauf
zu achten, dass die Verkehrszeichen und die Verkehrseinrichtungen, auch bei
Dunkelheit, gut sichtbar sind und sich in gutem Zustand befinden, dass die Sicht an
Kreuzungen, Bahnübergängen und Kurven ausreicht und ob sie sich noch verbessern
lässt. Gefährliche Stellen sind darauf zu prüfen, ob sie sich ergänzend zu den
Verkehrszeichen oder an deren Stelle durch Verkehrseinrichtungen wie Leitpfosten,
Leittafeln oder durch Schutzplanken oder durch bauliche Maßnahmen ausreichend
sichern lassen. Erforderlichenfalls sind solche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde
anzuregen. Straßenabschnitte, auf denen sich häufig Unfälle bei Dunkelheit ereignet
haben, müssen bei Nacht besichtigt werden.

Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.

An den Verkehrsschauen haben sich die Polizei und die Straßenbaubehörden zu beteiligen; auch die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer sind dazu einzuladen. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen, für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Über die Durchführung der Verkehrsschau ist eine Niederschrift zu fertigen.

Themenbereich Sicherheitsaudit

Anwendung

Die Durchführung des Sicherheitsaudits wird in der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit für das Sicherheitsaudit von Straßen (VwV-ESAS) zur Einführung der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002)“ in der Sächsischen Straßenbauverwaltung vom 19. Dezember 2007 [Geändert durch Artikel 6 der VwV vom 2. März 2012 (SächsABl. S. 291, 292) mit Wirkung vom 1. März 2012] für die Sächsische Straßenbauverwaltung geregelt.

Damit bleibt die Anwendung der ESAS auf Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfern- und Staatsstraßen beschränkt, deren Vorplanungen und Vorentwürfe im SMWA genehmigungspflichtig sind bzw. zu Planungsgesprächen vorgelegt werden müssen. Vom Sicherheitsaudit nicht betroffen sind Maßnahmen der baulichen Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung. Im Ausnahmefall kann der ESAS-Koordinator jedoch auch die Auditierung weiterer Maßnahmen veranlassen.

Zudem gilt die VwV Vorlagepflichten Straßenbau.

Gemäß dem Anschreiben des SMWA zur VwV Vorlagepflichten Straßenbau sind weiterhin Sicherheitsaudits nach der VwV-ESAS für alle Maßnahmen mit Gesamtkosten ab 5,0 Mio. Euro durchzuführen. Konkret bezieht sich dies auf Vorplanungen und Vorentwürfe, die nach der Fassung der VwV Vorlagepflichten Straßenbau von 2011 im SMWA vorlagepflichtig waren.

Häufigkeit

Nachfolgende Übersicht stellt die Anzahl der durchgeführten Sicherheitsaudits der Sächsischen Straßenbauverwaltung dar. Dabei ist zu beachten, dass Maßnahmen, die von der DEGES betreut werden, auch durch die DEGES selbst auditiert werden (gemäß Punkt 5 VwV-ESAS). Über deren Häufigkeit liegen keine Angaben vor.

| | BAB | Bundesstraßen | Staatsstraßen | Summe |
|-------|-----|---------------|---------------|-------|
| 2008 | 1 | 15 | 13 | 29 |
| 2009 | 0 | 20 | 8 | 28 |
| 2010 | 1 | 8 | 11 | 20 |
| 2011 | 1 | 14 | 7 | 22 |
| 2012 | 3 | 16 | 38 | 57 |
| 2013 | 1 | 14 | 16 | 31 |
| 2014 | 2 | 9 | 8 | 19 |
| 2015 | 1 | 4 | 13 | 18 |
| 2016 | 2 | 8 | 7 | 17 |
| 2017 | 1 | 6 | 4 | 11 |
| 2018 | 0 | 8 | 7 | 15 |
| Summe | 13 | 122 | 132 | 267 |

Qualität

Wie das Sicherheitsaudit durchzuführen ist, wird in den ESAS detailliert geregelt. An diese Vorgaben halten sich auch die Sicherheitsauditoren der Sächsischen Straßenbauverwaltung. Es gibt dabei nur eine Ausnahme gemäß VwV-ESAS gegenüber den ESAS: Bei der Auditierung des Ausführungsentwurfes sind nur die Ausrüstungs- und Markierungspläne Bestandteil der Auditierung.

Themenbereich Überwachung und Sanktionierung von Verkehrsverstößen

Verkehrsüberwachung ist ständige Aufgabe des Polizeivollzugsdienstes und umfasst alle Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum zur Abwehr von Gefahren, die vom Verkehr ausgehen oder den Verkehrsteilnehmern drohen, zur Beseitigung von Verkehrsstörungen und zur Verhinderung und Verfolgung von Verkehrsverstößen. Darüber hinaus betreiben die örtlich zuständigen Verwaltungsbehörden im Rahmen ihrer Befugnisse bestimmte Verkehrsüberwachungsmaßnahmen.

- 1.4. Im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) heißt es: „Im Frühjahr 2016 richtete das BMVI einen Appell an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, verstärkt infrastrukturelle Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und -strecken an Bundesstraßen zu ergreifen und die Zusammenarbeit mit den Unfallkommissionen zu verstärken.“² Welche Erlasse, Vorhaben und Maßnahmen hat die Staatsregierung aufgrund des Appells des BMVI in den Jahren 2016, 2017 und 2018 initiiert und welche Ergebnisse bezüglich der Umsetzung und der Senkung von Verkehrsunfällen an den betroffenen Stellen erzielt?**

² Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2016 und 2017, Drucksache 19/5000 des Deutschen Bundestages, zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. Oktober 2018 gemäß Beschluss vom 14. Juni 1973 (Bundestagsdrucksache 7/693)

Die Staatsregierung hat in den Jahren 2016, 2017 und 2018 unter anderem folgende Erlasse, Vorhaben und Maßnahmen durch Schreiben, Vermerke initiiert:

2016:

- Schreiben des SMWA an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten an Bundesfernstraßen
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Schreiben an das LASuV zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten an Bundesfernstraßen
Bezug: Halbzeitbilanz Unfallverhütungsbericht BMVI
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Schreiben an das LASuV zu Plakataktionen auf Bundesautobahnen im Freistaat Sachsen
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Schreiben des Staatsministers zu Unfallschwerpunkten im Erzgebirgskreis
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Protokoll zur Sitzung der Koordinierungsgruppe des Lenkungsausschusses „Verkehrssicherheit in Sachsen“
→ Umsetzungsstand: fortlaufend
- Maßnahmen gegen Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn – Baumunfälle
Erstellung eines Leitfadens für die Straßenbauverwaltung
→ Umsetzungsstand: Abschluss im 2 Quartal 2019

2017:

- Schreiben des Staatsministers an den Präsidenten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit den Themen „Motorradsicherheit“ und „Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn“
→ Umsetzungsstand: fortlaufend
- Schreiben an das LASuV zu Sicherheitsanalysen von Straßennetzen im Freistaat Sachsen zur Umsetzung des Zieles der ständigen Erhöhung der Verkehrssicherheit
→ Umsetzungsstand: fortlaufend
- Protokoll zur Besprechung von Unfallhäufungsstellen mit Schwerverkehr auf der BAB A 4 Ost
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Schreiben an das LASuV zum Thema „Bäume an Straßen – Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Schutz der Alleen“
→ Umsetzungsstand: fortlaufend

2018:

- Vermerk an Staatsminister zu Ausweitung von Lkw-Überholverböten auf Bundesautobahnen im Freistaat Sachsen
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Vermerk an Staatssekretär zu zusätzlichem verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Fahrbahnerneuerung auf der BAB A 4 West
→ Umsetzungsstand: erledigt
- Vermerk an Staatsminister zu Zusätzliche Not- und Ausweichparkplätze für Lkw Nahbereich der Bundesautobahnen im Freistaat Sachsen
→ Umsetzungsstand: fortlaufend
- Schreiben des SMWA an das LASuV zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf der BAB A 4 im Bereich zwischen des Autobahndreieck (AD) Dresden-Nord und dem AD Dresden-West
→ Umsetzungsstand: erledigt

In den konkreten Einzelfällen kann stets von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer Senkung der Verkehrsunfälle ausgegangen werden. Eine zahlenmäßige Auswertung hinsichtlich einzelner Maßnahmentearten bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Senkung der Verkehrsunfälle ist im Hinblick auf die zahlreichen Einflussfaktoren, die das Unfallgeschehen bestimmen, nicht möglich.

1.5 Wie und durch welche Behörden oder Dienststellen nutzt die Staatsregierung bei der Umsetzung ihrer Staatstraßen-Strategie und im Rahmen der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RL KStB) die Möglichkeit, Streckenabschnitte von Straßen mit geplanten Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen einem Bestandsaudit zu unterziehen und so vorhandene Sicherheitsdefizite der Straße frühzeitig zu identifizieren, damit sie im Rahmen anstehender Erhaltungsmaßnahmen behoben werden können?

Das für Deutschland aktuell gültige Regelwerk sind die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS)“, Ausgabe 2002 der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (FGSV). Ein anlassbezogenes Sicherheitsaudit im Bestand (Bestandsaudit) ist kein Bestandteil der ESAS, so dass die Staatsregierung oder deren Dienststellen und Behörden dieses Instrument bisher nicht standardmäßig einsetzen.

Aktuell wird durch den Bund die Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) vorbereitet. Sobald diese im Verkehrsblatt veröffentlicht bzw. mit Allgemeinen Rundschreiben durch den Bund eingeführt ist, kann sie zur Anwendung im Freistaat Sachsen empfohlen werden.

- 1.6. Durch Forschungsaufträge der Bundesanstalt für Straßenwesen konnte ein Instrumentarium entwickelt werden, welches ein regelmäßiges Monitoring des Verkehrsklimas und der Prävalenz aggressiver Verhaltensweisen auf der Grundlage valider subjektiver und objektiver Indikatoren ermöglicht und somit eine wichtige Grundlage für die Entwicklung, Evaluation und Steuerung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sein kann.
Inwieweit, in welcher Weise und in welchem Zeitrahmen plant die Staatsregierung dieses neue Instrumentarium zu nutzen?**

Forschungsaufträge der Bundesanstalt für Straßenwesen im Sinne der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor.

- 1.7. Mit dem Inkrafttreten des 56. Strafrechtsänderungsgesetzes – Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr am 13. Oktober 2017 wurde ein neuer Straftatbestand, § 315d StGB „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“, in das Strafgesetzbuch aufgenommen.
Wie viele Ermittlungs- und Strafverfahren wegen des Verdachtes einer Straftat nach § 315d Verbotene Kraftfahrzeugrennen sind in Sachsen seit dem Inkrafttreten dieses Straftatbestandes bis dato eingeleitet bzw. geführt und mit welchen Ergebnissen abgeschlossen worden?**

Im System „Integrierte Vorgangsbearbeitung (IVO)“ wurden im Zeitraum vom 13. Oktober 2017 bis 31. Dezember 2018 seitens des Polizeivollzugsdienstes 24 Delikte nach § 315d Strafgesetzbuch (StGB) „Verbotene Kraftfahrzeugrennen“ erfasst.

Eine Abfrage in den staatsanwaltschaftlichen Datenbanken für den Zeitraum 1. Oktober 2017 bis 26. März 2019 ergab bzgl. des Tatvorwurfs nach § 315d StGB die in der Anlage zu 1.7 aufgeführten Verfahren gegen bekannte Beschuldigte (Js-Verfahren) sowie unbekannte Beschuldigte (UJs-Verfahren).

- 1.8. Über welche Erkenntnisse zu dem im Bundesland Niedersachsen entwickelten und praktizierten Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen „Curriculum MobiLe – Mobilität lernen“ verfügt die Staatsregierung und welche Maßnahmen hat die Staatsregierung hieraus für Sachsen abgeleitet oder setzt sie bereits um?**

Erkenntnisse zu dem in Niedersachsen entwickelten und praktizierten Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen „Curriculum MobiLe – Mobilität lernen“ im Sinne der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor.

- 1.9. Inwieweit und mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Staatsregierung die gemeinsame Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) „GERMAN ROAD SAFETY“ bzw. „GERMAN ROAD SAFETY KIDS“ in Sachsen?**

Die Staatsregierung unterstützt die Gemeinsame Kampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) mit finanziellen Mitteln über die „Gemeinsame Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und- aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit (RL VEA)“. Konkret ist hier das Projekt „Verkehrserziehung für Flüchtlinge“ angesprochen, für die zusätzlich auch entsprechende Broschüren des DVR an die Landesverkehrswacht Sachsen e. V. übergeben wurden. Darüber hinaus nutzt die Staatsregierung themenbezogen im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen und -aktionen u. a. auch Materialien und Veranstaltungsunterstützungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR).

1.10. Welchen Umsetzungsstand hat das Verkehrssicherheitsprogramm des SMWA 2013 erreicht? (Bitte die Berichte zur Umsetzung der jeweiligen Säulen des Programms in Wortlaut beifügen.)

Säulen-Konzept der Verkehrssicherheitsarbeit des SMWA 2018

| | | | |
|--|--|--|---|
| <p>Wiederkehrende Grundaufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit</p> <p>Verkehrserziehung und Informationen für Verkehrsteilnehmer aller Altersgruppen</p> <p>Koordinierung LVW</p> | <p>Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit sächsischer Behörden</p> <p>Analysen, Schulungen, Konzepte und weitere Maßnahmen</p> <p>LlSt GmbH</p> | <p>Sächsischer Verkehrssicherheitstag auf dem Sachsenring</p> <p>Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für Gefahren im Straßenverkehr</p> <p>Koordinierung LRA Zwickau</p> | <p>Aktuelle Projekte und Aktionen</p> <p>Plakataktionen, Verkehrsversuche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> |
|--|--|--|---|

Säule 1

- Verkehrssicherheitsprojekte für Kinder und Jugendliche
 - Vorschulische Verkehrserziehung
 - Verkehrserziehung an Grundschulen
 - Junge Fahrer
- Verkehrssicherheitsprojekte für Senioren
 - Unfallverhütungstraining
 - Informationsveranstaltungen
- Motorradsicherheit
- Fahrradsicherheit
 - Verkehrserziehung für Flüchtlinge

Säule 2

- Qualifizierungs- und Fortbildungsseminare für die Unfallkommissionen
- Identifizierung von Unfallhäufungen besonderer Risikogruppen (z. B. Radfahrer, Motorradfahrer)
- Durchführung Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, Bereitstellung von Unfallanalysen
- Pilotprojekt „Einsatz von Rüttelstreifen“
- Nachbereitung des Programms zur Beseitigung von Unfallhäufungen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen „10x10“
- Einführung des Webtools MaKaU für die Unfallkommissionen in Sachsen

Säule 3

- Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für Gefahren im Straßenverkehr auf dem 19. Sächsischen Verkehrssicherheitstag am 19. August 2018 auf dem Sachsenring

Säule 4

- Fortführung Plakataktionen auf BAB
- Anbringung von Unterfahrschutz für Motorradfahrer
- 10x10 Beseitigung Unfallhäufungsstellen
- Programm Leitfaden „Baumunfälle“
- NRVP 2020 „Gemeinsame Wege für Radfahrer und Fußgänger“

Umsetzungsstand Säule 1

Die wiederkehrenden Grundaufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit des SMWA sind in der „Gemeinsame Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung zur Hebung der Verkehrssicherheit (RL VEA)“ vom 28. April 2017 (SächsABl. S. 658), enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 1. Dezember 2017 (SächsABl.SDr. S. 204) unter Teil B der Richtlinie verankert.

Zuwendungsempfänger ist die Landesverkehrswacht Sachsen e. V., die flächendeckend die Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung mittels Zuwendungsbescheid im Auftrag des SMWA umsetzt.

→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend

Umsetzungsstand Säule 2

Die Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit sächsischer Behörden wird im Auftrag des SMWA durch die LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH umgesetzt. Die Beauftragung erfolgt jährlich auf Grundlage der Verträge „Verkehrssicherheitsarbeit in der sächsischen Straßenbauverwaltung“ und „Verkehrssicherheit von Radverkehrsanlagen“ mit den Schwerpunkten:

- Qualifizierungsseminare für die Tätigkeit in den Örtlichen Unfallkommissionen des Freistaates Sachsen
- Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend

- Fortbildungsseminare für Mitglieder der Örtlichen Unfallkommissionen des Freistaates Sachsen
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend
- Unterstützung der Örtlichen Unfallkommissionen
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend
- Erstellung der ESN Analyse 2016
→ Umsetzungsstand: 3-jährlich fortlaufend
- Bereitstellung von Unfallanalysen für die sächsische Straßenbauverwaltung
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend
- Pilotprojekt „Einsatz von Rüttelstreifen“
→ Umsetzungsstand: abgeschlossen, Bericht siehe Anlage zu 1.10.
- Nachbereitung des Programms zur Beseitigung von Unfallhäufungen in den Landkreisen des Freistaates Sachsen „10x10“
→ Umsetzungsstand: abgeschlossen, Bericht siehe Anlage zu 1.10.
- Einführung des Webtools MaKaU für die Unfallkommissionen in Sachsen
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend
- Betreuung des Projektes „Selbstständige Wege für Radfahrer und Fußgänger“ (Förderprogramm Nationaler Radverkehrsplan 2020)
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend

Umsetzungsstand Säule 3

Der Sächsische Verkehrssicherheitstag ist in aller erster Linie eine Veranstaltung für die gesamte Familie, bei dem mit den Programmen und Präsentationen alle Altersgruppen angesprochen werden sollen. Die Großveranstaltung dient zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für die Unfallgefahren im Straßenverkehr und es konnten in den letzten Jahren regelmäßig ca. 10.000 Besucher begrüßt werden.

→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend

Umsetzungsstand Säule 4

- Fortführung Plakataktionen auf BAB
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend
- Anbringung von Unterfahrschutz für Motorradfahrer
→ Umsetzungsstand: vorerst abgeschlossen, Bericht siehe Anlage zu 1.10
- 10x10 Beseitigung Unfallhäufungsstellen
→ Umsetzungsstand: vorerst abgeschlossen
- Programm Leitfaden „Baumunfälle“
→ Umsetzungsstand: Abschluss im 2. Quartal 2019

- NRVP 2020 „Gemeinsame Wege für Radfahrer und Fußgänger
→ Umsetzungsstand: jährlich fortlaufend

1.11. Wie oft tagte der Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ in den Jahren 2014 bis 2018 und welche Maßnahmen und Aufgaben wurden dabei beschlossen, welchen Stellen zur Umsetzung zugewiesen und bisher umgesetzt? (Die maßgeblichen Berichte und Protokolle bitte im Wortlaut beifügen.)

Der Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ tagte in den Jahren 2014 bis 2018 einmal jährlich. In den Sitzungen des Lenkungsausschusses wurden und werden keine Maßnahmen oder Aufgaben beschlossen. Der Lenkungsausschuss dient dem Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern zu laufenden Projekten und Aktionen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit. Darüber hinaus erfolgen Informationen zur polizeilichen Unfallstatistik, zu Änderungen im Zulassungs- und Fahrerlaubnisrechts und allgemeinen Rechtsänderungen. Die maßgeblichen Berichte und Protokolle, einschließlich Protokollanlagen ohne Teilnehmerlisten, sind unter Anlage zu 1.11 fortlaufend beigefügt.

1.12. Auf der Internetseite der Staatsregierung heißt es in Bezug auf den erwähnten Lenkungsausschuss: „Im Rahmen von Unterarbeitsgruppen werden Strategien zu speziellen Problemfeldern entwickelt und Kooperationen mit den Partnern vereinbart.“³

Welche Unterarbeitsgruppen tagten in den Jahren 2014 bis 2018 wie oft, in welcher Zusammensetzung und welche Strategien wurden zu welchen Problemfeldern entwickelt? (Die maßgeblichen Berichte und Protokollauschnitte bitte im Wortlaut beifügen.)

UAG Unfallkommission

In der Arbeitsgruppe sind Vertreter aus den folgenden Institutionen und Bereichen tätig:

- LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (Leitung)
- Polizeidirektion Dresden
- Polizeiverwaltungsamt
- LASuV NL Leipzig

Den Mitgliedern der AG Unfallkommission obliegt neben der Schulung, Fortbildung und Beratung von Unfallkommissionen auch die Beantwortung aktueller Fragestellungen zur Unfallkommissionsarbeit. Es gibt keine Protokolle der Sitzungen. Zu den Ergebnissen der Sitzungen zählen Stunden- und Lehrpläne sowie Handlungsempfehlungen für die Verkehrsunfallkommissionen.

2014/2015 – Vollständige Überarbeitung des Grundseminars VUK

2017/2018 – Erstellung eines Fortbildungsseminars und Klärung von Fragen der örtlichen VUKen

³ Quelle: <http://www.lpr.sachsen.de/11025.htm>, Abgerufen am 28.11.2018

Sitzungstermine der letzten Jahre:

- 2014 – 26. November
- 2015 – 20. Juli, 11. November
- 2016 – keine Sitzung
- 2017 – 31. Januar, 14. März, 15. November
- 2018 – 28. Januar

Die Empfehlungen zu Unfallhäufungslinien (UHL) und die Seminarpläne der AG Unfallkommission sind der Anlage zu 1.12 zu entnehmen

UAG Landstraßensicherheit

In der Arbeitsgruppe sind Vertreter aus folgenden Institutionen und Bereichen tätig:

- SMWA
- SMI
- TU Dresden
- LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (Leitung)
- Polizeiverwaltungsamt
- LASuV

In den bisherigen Sitzungen hat die Arbeitsgruppe wissenschaftliche Arbeiten über die Verkehrssicherheit auf Sachsens Bundes- und Staatsstraßen ausgewertet und daraus Informationen für die Straßenbauverwaltung zusammengefasst. Außerdem werden typische Probleme und beispielhafte Lösungen erarbeitet, um die Grundlage für Pilotprojekte zu schaffen.

Die Leitung der AG wurde 2015 von der TU Dresden „Lehrstuhl Straßenverkehrstechnik und Theorie der Verkehrsplanung“ (Prof. Maier) an die LISt GmbH übergeben. Im Jahre 2014 gab es keine Sitzung der AG.

Sitzungstermine der letzten Jahre:

- 2014 – keine
- 2015 – 8. September, 9. Dezember
- 2016 – 2. Juni, 2. November
- 2017 – 16. Oktober
- 2018 – 27. Februar

Folgende Themen wurden vertiefend behandelt:

- Unfälle bei nasser Fahrbahn
- Verlust der Fahrzeugkontrolle und Aufprall auf Bäume neben der Fahrbahn
- Motorradsicherheit/Pilotprojekt „Rüttelstreifen“
- Unfälle mit Wild
- Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)
- Projekt 10x10
- Standards für Kreuzungen und Einmündungen
- Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU)

Die Protokolle zu den Sitzungsterminen der AG Landstraßensicherheit sind der Anlage zu 1.12 zu entnehmen.

UAG Radverkehr

In der Arbeitsgruppe sind Vertreter aus folgenden Institutionen und Bereichen tätig:

- SMWA
- SMI
- SMK
- TU Dresden
- LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
- ADFC
- ADAC
- LASuV
- Landeskriminalamt

Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit beschäftigt sich die AG Radverkehr vorrangig mit verkehrsrechtlichen und verkehrsorganisatorischen Belangen den Radverkehr betreffend.

Sitzungstermine der letzten Jahre:

2014 – 5. März, 11. Juli, 8. September

2015 – 13. März

Durch die Niederlegung des Vorsitzes der AG durch den ADFC in 2015 fanden 2016 und 2017 keine Sitzungstermine statt. Auf Intention des SMWA ist die AG Radverkehr seit 2018 in die Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr integriert.

Die Protokolle zu den Sitzungsterminen der AG Radverkehr sind der Anlage zu 1.12 zu entnehmen.

UAG Ladungssicherheit

Zur Thematik Ladungssicherung existiert der „Arbeitskreis Ladungssicherheit“, welcher in dem o. g. Zeitraum insgesamt achtmal getagt hat und sich aus Vertretern des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), dem Landesverband des sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e. V., der SVG Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen und Thüringen eG sowie der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) sowie der sächsischen Polizei zusammensetzt. Das Gremium befasst sich insbesondere mit der Vorbereitung und Durchführung des jährlich stattfindenden „Tages der Ladungssicherung“. Die Veranstaltung dient dazu, Fahrer, Verloader, Transportunternehmer, Disponenten, aber auch Bedienstete der Kontrollbehörden sowie alle Interessierten durch Fachvorträge und Präsentationen über das Thema „Ladungssicherung“ zu informieren.

2. Verkehrsunfallkommissionen und Unfallhäufungen

Vorbemerkung: Die „*Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur ortsbezogenen Auswertung von Straßenverkehrsunfällen (VwV Örtliche Unfalluntersuchung)*“ und das R2-Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) „*Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)*“ regeln konkrete Verfahrensschritte für die Unfallverhütung.

- 2.1. Welche gemäß Abschnitt I Nummer 1a der VwV Örtliche Unfalluntersuchung zu bildenden Verkehrsunfallkommissionen (VUK) sind seit dem Jahre 2014 in Sachsen eingerichtet worden? (Bitte in einer Übersicht mit Bezeichnung der VUK, Gebietszuständigkeit, Anzahl Sitzungen pro Jahr für jede Unfallkommission jeweils in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 darstellen.)
- 2.2. Aus Vertreter*innen welcher Behörden, Stellen und weiteren Institutionen setzten und setzen sich die Verkehrsunfallkommissionen seit dem Jahre 2014 zusammen? (Bitte in einer Übersicht aufgeschlüsselt nach der jeweiligen VUK unter Angabe der beteiligten Behörden gemäß Abschnitt I Nummer 1b der VwV Öffentliche Unfalluntersuchung sowie der beteiligten weiteren Stellen und Institutionen gemäß Abschnitt I Nummer 1c der VwV Örtliche Unfalluntersuchung für die Jahre 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 darstellen.)

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 2.1. und 2.2.:

Es wurden keine neuen Verkehrsunfallkommissionen seit 2014 eingerichtet. Unfallkommission sind in Sachsen bereits seit 2005 in den Landkreisen und Kreisfreien Städten, in den großen Kreisstädten sowie im Autobahnamt Sachsen (seit 1. Januar 2012 LASuV Zentrale) zu bilden. Veränderungen in der Zuständigkeit resultieren seitdem durch andere Reformen (z. B. Kreisgebietsreform 2008, der Reform „Polizei 2020“ sowie der Gründung des LASuV).

Auch die Zusammensetzung der VUK hat sich seit 2005 nicht verändert. Mitglieder der VUK sind die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und der Polizeivollzugsdienst.

Der Vorsitz in der VUK obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Eine Aufteilung in Jahrescheiben ist nicht erforderlich da die VwV Örtliche Unfalluntersuchung die Zuständigkeiten einheitlich regelt.

Eine Übersicht der aktuell existierenden Unfallkommission inkl. beteiligter Behörden sind der Anlage zu 2.1 und 2.2 zu entnehmen.

- 2.3. Welche Unfallhäufungen sind für die einzelnen VUKs (entsprechend der Aufzählung lt. Frage 2.1) jeweils für die Jahre 2014, 2015, 2016 und 2017 nach Abschnitt II Nummer 6a und 6b der VwV Örtliche Unfalluntersuchung in Sachsen erkannt und festgestellt worden?

(Bitte jeweils eine oder mehrere Tabellen pro Jahr und pro VUK mit den Unfallhäufungslinien (UHL) bzw. Unfallhäufungsstellen (UHS) gemäß der Rangfolgen gemäß Abschnitt II Nummer 5 der VwV Örtliche Unfalluntersuchung beifügen, welche mindestens folgende Spalten/ Informationen enthält: Laufende Nummer gemäß Rangfolge; Vorgangsnummer EUSKa; eindeutiger Name / Bezeichnung der UHS/UHL; Ort; Ortslage; Geokoordinaten; Anzahl Unfälle gesamt; Anzahl Unfälle mit Personenschaden; Anzahl Unfälle mit schwerem Personenschaden; Anzahl Getötete.

Wenn vorliegend auch: Anzahl Unfälle mit Personenschaden mit Radfahrerbetrieiligung; Anzahl Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden.

Bitte jeweils die Standardkarte bzw. den Bezugszeitraum sowie für die Geokoordinaten das Bezugssystem angeben.

Bitte die jeweiligen Übersichten mit den unfallauffälligen Bereichen beifügen, die bereits in kürzerer Zeit die Kriterien von Unfallhäufungen gemäß Abschnitt II Nummer 3 Satz 3 der VwV Örtliche Unfalluntersuchung erreicht haben.)

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 2.5. bis 2.9. verwiesen.

2.4. Welche Sonderkarten gemäß M UKo Seite 12 Abschnitt 2.7 wurden für die Sondermerkmale „Fußgänger“ und „Radfahrer“ in den VUKs seit 2010 erstellt? (Bitte den Wortlaut und in Unterteilung und Darstellung wie in Frage 2.3 beifügen)?

Die Erstellung von Sonderkarten ist gemäß VwV Örtliche Unfalluntersuchung keine Aufgabe der Verkehrsunfallkommission. Sonderkarten dienen als Grundlage für spezielle allgemeine Verkehrssicherheitsarbeit. Sie beantworten besondere Fragestellungen und werden bei der Arbeit der Unfallkommission nur gezielt nach Erfordernis eingesetzt.

Begründung: Auf einer Sonderkarte ist lediglich ein Teilkollektiv des Gesamtunfallgeschehens dargestellt, welches den ausgewählten Kriterien entspricht, z. B. Unfälle mit Anprall an Bäumen. Aus diesem Grund werden auf Sonderkarten keine Unfallhäufungen erkannt. Welche Sonderkarten erstellt wurden ist der Staatsregierung nicht bekannt. Jede VUK kann selbst entscheiden, welche zusätzlichen Aufgaben Sie wahrnehmen.

2.5. Welche Arbeitsprogramme gemäß Abschnitt III Nummer 1a Satz 2 der VwV Örtliche Unfalluntersuchung haben die VUKs in Sachsen für die UHS bzw. UHL gemäß Frage 2.3 erarbeitet? (Bitte den Wortlaut für 2014, 2015, 2016, 2017 beifügen.)

2.6. Welche der Abhilfevorschlage, Maßnahmen und Zwischenlösungen (gemäß Abschnitt III Nummer 2 der VwV örtliche Unfalluntersuchung) sind aufgrund der Arbeitsprogramme nach Frage 2.5 festgelegt worden (bitte Manahmenlisten der betreffenden VUKs im Wortlaut mit ähnlicher Differenzierung wie in Frage 2.3 beifügen)?

- 2.7. **Welchen Umsetzungsstand haben die Maßnahmen aus Frage 2.6 derzeit erreicht? (Bitte in einer Übersicht mit Maßnahmen-Name und Status und Datum unterteilt nach VUKs sowie in der Unterteilung und Darstellung wie in Frage 2.3 sowie unter Beifügung der Sammlung der Formblätter gemäß Abschnitt III Nummer 2b der VwV Örtliche Unfalluntersuchung darstellen.)**
- 2.8. **Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit gemäß Abschnitt III Nummer 2c der VwV Örtliche Unfalluntersuchung wurden durch die einzelnen VUKs nach Frage 2.1 im Zeitraum 2014 – 2018 jeweils umgesetzt?**
- 2.9. **Welche der nach Frage 2.7 umgesetzten Maßnahmen wurden einer Wirkungsprüfung unterzogen und mit welchem Ergebnis? (Bitte in einer Übersicht in der Unterteilung und Darstellung wie in Frage 2.3 darstellen.)**

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 2.3. und 2.5. bis 2.9.:

Von einer Beantwortung durch die Staatsregierung wird abgesehen.

In den Zuständigkeitsbereichen der 64 Verkehrsunfallkommissionen wurden nach Information aus EUSKa im genannten Zeitraum 693 UHS/UHL neu erkannt:

2014 = 121
2015 = 129
2016 = 226
2017 = 217

Dies sind die einzigen Angaben, die sich technisch zentral ermitteln lassen.

Die sonstigen geforderten Angaben stehen technisch bzw. zentral nicht zur Verfügung, sondern müssten in Einzelrecherchen jedes Vorgangs aufwändig recherchiert und ermittelt werden.

Recherche- und Kontrollaufwand für die Zentralstelle:

- 693 Unfallhäufungen x 10 Minuten (Recherche der Werte und Eintragung in Tabelle
- Zuordnung der Verkehrsunfallkommissionen (VUK) = 115 Stunden
- Erstellen von VUK bezogenen Listen und Anschreiben aller 64 VUK = 20 Stunden
- Zusammenstellen der Zuarbeiten einschließlich Nachrecherche, Aufbereitung und Kontrolle = 40 Stunden
- insgesamt ca. 22 Personentage für die Zentralstelle

Recherche- und Kontrollaufwand für die Verkehrsunfallkommissionen:

Die Zuordnung der Arbeitsprogramme und Abhilfevorschläge, die Ermittlung des Umsetzungsstandes, die Zuordnung der Öffentlichkeitsarbeit sowie der Wirksamkeitskontrollen dauert geschätzt pro UHS 15 Minuten. Hinzu kommen Rechercheaufwand bei Polizei und Straßenbulasträger sowie interner Verwaltungsaufwand innerhalb der Behörden zur Einhaltung des Dienstweges.

693 Unfallhäufungsstellen x 15 Minuten = 174 Stunden

Insgesamt ca. 22 Personentage für die Verkehrsunfallkommissionen

2.10. Welche Aus- und Fortbildungen wurden von Mitgliedern der VUKs wahrgenommen und in welchem Umfang? (Bitte in einer Übersicht mit Titel und durchführender Institution der Aus- und Fortbildung, Umfang in Stunden, Anzahl der Teilnehmenden der jeweiligen VUK, unterteilt nach Jahren 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 und gegliedert nach VUKs darstellen.)

Die Aus- und Fortbildung der Unfallkommission erfolgt durch die UAG Unfallkommission und wird von der LISt GmbH organisiert. Folgende Seminare wurden in den vergangenen Jahren durchgeführt:

Seminar „Qualifizierung für die Tätigkeit in der Unfallkommission“ (3-tägig, 16 – 18 h)

- 2014 22 Personen
- 2015 18 Personen
- 2016 18 Personen
- 2017 17 Personen
- 2018 30 Personen (2 Seminare)

Eine Aufteilung nach VUK ist nicht möglich. Viele Teilnehmer sind aufgrund der unter Frage 2.1. und 2.2. erläuterten Struktur in mehreren Unfallkommissionen tätig.

Fortbildungsseminare

- 2015 15 Personen (eintägig, 6 h) LK Zwickau inkl. Große Kreisstädte
- 2018 22 Personen (2-tägig, 12 – 14 h) LKs Leipzig/Nordsachsen inkl. Große Kreisstädte
- 2018 10 Personen (eintägig, 6 h) Kreisfreie Städte
- 2018 18 Personen (2-tägig, 12 – 14 h) LKs Erzgebirgskreis/Mittelsachsen inkl. Große Kreisstädte

2.11. Auf der Internetseite des SMWA heißt es unter der Rubrik „Aktuelles zur Verkehrssicherheitsarbeit“: „Zur Umsetzung dieses Zieles hat das SMWA ein neues Programm mit dem Titel ‚10x10‘ Beseitigung von Unfallhäufungsstellen/Unfallhäufungslinien in den Landkreisen des Freistaates Sachsen‘ aufgestellt.“ Das Programm und die betreffenden Unfallhäufungsstellen haben den Stand 16.04.2013.

An welchen der auf der Homepage (in Tabelle⁴ bzw. Karte⁵) aufgeführten 100 Unfallhäufungsstellen/-linien treten heute (aktuellster Stand) noch Unfallhäufungen auf? (Bitte in einer Übersicht aufgeschlüsselt nach den Landkreisen darstellen.)

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu 2.11 verwiesen.

Es ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass die Evaluierung des Programmes 10x10 in Form eines Abschlussberichtes in 2018 durch die LISt GmbH erfolgte.

⁴ vgl. http://www.verkehr.sachsen.de/download/verkehr/UH_10x10.pdf, abgerufen am 04.12.2018

⁵ vgl. http://www.verkehr.sachsen.de/download/UH_10x10_Karte_SMWA.pdf, abgerufen am 04.12.2018

- 2.12. Wie oft wurde in den Jahren von 2014 bis 2018 die Landesunfallkommission (LUK) von welchen VUKs um Unterstützung angerufen? (Bitte in einer Übersicht mit VUKs, Anzahl der Anrufungen an die LUK, pro Jahr darstellen.)**
- 2.13. Wie oft und zu welchen Themen tagte die Landesunfallkommission im Zeitraum von 2014 bis 2018? (Bitte Anzahl der Sitzungen pro Jahr aufzählen und die jeweiligen Themen oder Tagesordnungen beifügen)?**
- 2.14. Welche Maßnahmen zur Vermeidung von Unfallhäufungen wurden nach Anrufung der LUK gemäß Abschnitt IV Nummer 2 Satz 2 der VwV Örtliche Unfalluntersuchung) durch die LUK vorgeschlagen? (Bitte in einer Übersicht die Maßnahmenvorschläge der LUK in den Jahren 2014 bis 2018, mit Maßnahmen-Beschreibung; Bezeichnung der Art von Unfallhäufung; Ort; Datum; VUK darstellen.)**

Zusammenfassende Antwort zu den Frage 2.12. bis 2.14.:

Die Anrufungen der Landesunfallkommission erfolgen nach einem festgelegten Ablaufschema. Hierbei erfolgt eine Vorprüfung. Abschließend ergeht ein Protokoll/Beschluss an die Verkehrsunfallkommission ggf. sind bis dahin mehrere Stufen erforderlich.

2014 – 1x Große Kreisstadt Reichenbach (3 UH-Stellen)
2015 – 1x Landkreis Sächsische Schweiz / Osterzgebirge
2016 – 1x Landkreis Sächsische Schweiz / Osterzgebirge
2017 – 1x Landkreis Zwickau (2 Stellen, davon 1 erneut aus 2013)

Die Landesunfallkommission befasst sich ausschließlich mit den durch die VUK übermittelten Unfallhäufungen. Aus der Praxis heraus ergibt es sich, dass i. d. R. eine bis zwei Ortsbesichtigungen durch Mitglieder der LUK zielführend sind. Sitzungen mit anderen Themen finden nicht statt.

Maßnahmen und Festlegungen sowie das Ablaufschema sind den Anlagen zu 2.12 bis 2.14 zu entnehmen.

- 2.15. Wieviel Personalstellen sind in welchem zeitlichen Umfang (Personentagen) aktuell beim Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) sowie beim Staatsministerium des Inneren (SMI), dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) bzw. in deren Auftrag bei der LIST GmbH mit Unfallverhütung, örtlichen Unfalluntersuchungen und der Betreuung der LUK und der VUKs befasst?**

SMWA

1 Personalstelle mit 50 Personentagen

SMI

Maßnahmen der Unfallverhütung sind ständige Aufgabe des Polizeivollzugsdienstes. Für die Arbeit der Polizeivollzugsbediensteten im Zusammenhang mit der örtlichen Unfalluntersuchung und in den Verkehrsunfallkommissionen sind keine gesonderten Personalstellen vorhanden. Diese Tätigkeiten erfolgen im Rahmen der jeweiligen zugewiesenen Aufgaben und werden nicht gesondert statistisch erfasst. Insofern sind keine Aussagen im Sinne der Fragestellung möglich.

LASuV

22 Personalstellen mit 461 Personentagen

LISt GmbH

3 Personenstellen mit ca. 300 Personentagen

2.16. Durch welche Behörde wird die Fach-, Rechts- und Dienstaufsicht über die VUKs in Sachsen geführt?

Es gibt keine gesonderte Fach-, Rechts- und Dienstaufsicht über die Unfallkommissionen im Freistaat Sachsen. Jedes Mitglied der Unfallkommissionen hat entsprechend seiner Zuständigkeit für den Bereich Verkehrs- oder Straßenbaubehörde und Polizei eine eigene Fach-, Rechts- und Dienstaufsicht.

2.17. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde die neue Internet-Applikation „MaKaU - Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen“⁶ zur Unterstützung der VUK-Arbeit entwickelt und steht für die Übernahme durch die Bundesländer zur Verfügung.

Durch welche Maßnahmen gewährleistet und unterstützt die Staatsregierung die Nutzung des Maßnahmenkatalogs „MaKaU“ durch die Unfallkommissionen in Sachsen, welche Dienststelle ist inhaltlich-organisatorisch dafür verantwortlich und inwieweit die Installation und Wartung der entsprechenden Software durch sächsische Behörden oder Staatsbetriebe (z.B. Staatsbetrieb Sächsische Informatik Dienste) prinzipiell möglich, in Planung oder bereits umgesetzt?

Der Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen (MaKaU) besteht aus zwei Teilen. Der Blätterkatalog <https://makau.bast.de/> wird bereits seit 2015 durch die Verkehrsunfallkommissionen genutzt und ist seit seiner Veröffentlichung Gegenstand der Aus- und Fortbildung von Unfallkommissionen.

Der Freistaat Sachsen ist eines der ersten Bundesländer, welches den zweiten Teil – das Webtool des MaKaU zur rechnergestützten Unfallanalyse – in vollem Funktionsumfang finanzieren und einführen wird. Die inhaltlich-organisatorische Betreuung sowie das Hosting der Landesinstanz erfolgen durch die LISt GmbH im Auftrag des SMWA.

Aktueller Projektstand: Es existiert eine Landesinstanz MaKaU innerhalb des Sächsischen Verwaltungsnetzes. Diese wird derzeit von der LISt GmbH getestet und geprüft. Nach erfolgreichem Test ist als nächster Schritt eine Testphase mit den ersten Unfallkommissionen für den Monat Mai dieses Jahres geplant.

⁶ vgl. <https://makau.bast.de/> und www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/V1-MaKaU.html, am abgerufen am 04.12.2018

Anschließend soll es Workshops mit allen anderen Unfallkommissionen geben und das System Schritt für Schritt eingeführt werden.

Das System wird den Unfallkommissionen im Laufe des Jahres 2019 zur Verfügung gestellt. Die Nutzung ist freiwillig. Es besteht ein erhöhter Anfangsaufwand bei der Nutzung in der Unfallkommission. Um etwaige Vorbehalte bei den Unfallkommissionen durch diesen Anfangsaufwand entgegen zu wirken, ist geplant die Unfallkommissionen dabei durch die LISt GmbH zu unterstützen.

2.18. Laut Auskunft des ADFC Sachsen e.V. wurden durch die LISt GmbH in den Jahren 2013 und 2017 Untersuchungen zu „unfallauffälligen Bereichen Radverkehr“ durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurde zu Sitzungen der Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr am 14. Mai 2013 bzw. 27. April 2017 vorgestellt.

Über welche Erkenntnisse aus diesen gesonderten Untersuchungen „Unfallauffällige Bereiche Radverkehr“ verfügt die Staatsregierung bzw. welche Untersuchungsergebnisse sind ihr zur Kenntnis gelangt? (Bitte die Präsentationen „Radverkehrssicherheit“ vom 14. Mai 2013 sowie „Radverkehrssicherheit und Unfallkommissionen“ vom 27. April 2017 im Wortlaut beifügen.)?

Erkenntnisse 2013:

- Die hauptsächlich erfassten Unfallursachen deuten auf Vorfahrtskonflikte.
- Hauptkonflikt ist der Unfalltyp 3 Einbiegen/Kreuzen.
- Fast alle unfallauffälligen Bereiche mit überwiegender Verkehrsbeteiligung von Radfahrern liegen im Freistaat Sachsen in den Städten Leipzig und Dresden.
- Der Anteil der auffälligen Bereiche außerorts ist verschwindend gering.

Erkenntnisse 2017:

- Bestätigung der Auswertung 2013. Die hauptsächlich erfassten Unfallursachen deuten auf Vorfahrtskonflikte. Hauptkonflikt ist der Unfalltyp 3 Einbiegen/Kreuzen.
- Der Anteil der auffälligen Bereiche außerorts ist nach wie vor verschwindend gering.
- Fast alle unfallauffälligen Bereiche mit überwiegender Verkehrsbeteiligung von Radfahrern liegen im Freistaat Sachsen in den Städten Leipzig und Dresden. Dabei sind die Anzahlen der Bereiche aus den Auswertungen 2013 und 2017 sehr ähnlich. Allerdings unterliegen diese unfallauffälligen Bereiche statistischen Schwankungen („Gesetz der kleinen Zahlen“).

Entwicklung 2013/2017:

- Stabilität von Unfallhäufungsstellen und unfallauffälligen Bereichen
Dresden:
 - Von den 52 auffälligen Bereichen 2017 waren 26,9 % (14 Stellen) bereits in der Auswertung 2013 auffällig.
 - 57,7 % der Bereiche erreichte den Grenzwert oder überschreiten ihn um lediglich einen Unfall (Beteiligung Rad).
- Leipzig:
 - Von den 49 auffälligen Bereichen 2017 waren 32,7 % (16 Stellen) bereits in der Auswertung 2013 auffällig.
 - 53,0 % der Bereiche erreichte den Grenzwert oder überschreiten ihn um lediglich einen Unfall (Beteiligung Rad).

Die Präsentationen sind in der Anlage zu 2.18 beigelegt.

- 2.19. Welche „Unfallauffälligen Bereiche Radverkehr“ wurden im Rahmen der in Frage 2.18 genannten Untersuchungen jeweils festgestellt?**
*(Bitte in einer Übersicht getrennt für 2013 bzw. 2017 die einzelnen ermittelten „Unfallauffälligen Bereiche Radverkehr“ für den Freistaat Sachsen darstellen mit den folgenden Angaben pro Zeile: Ort (Bezeichnung der Gemeinde - wenn innerorts); Benennung (Straßennamen bei Kreuzungen o.ä. Angabe zur näheren Beschreibung); Vorgang EUSKA (Nummer); U-(P) 3-JK (Anzahl der Unfälle mit Personenschaden); davon-U-(SP)-3-JK (Anzahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden); davon-U-(LV)-3-JK (Anzahl der Unfälle mit leichtem Personenschaden); U-(Vbet-Rad) 3-JK (Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und Verkehrsbeteiligung Fahrrad); Geokoordinaten Länge; Geokoordinaten Breite.
Für die jeweiligen Übersichten bitte angeben: das Koordinaten-Bezugssystem für die Geokoordinaten und die Standardkarte, auf die sich die Angaben zu den Unfällen beziehen.)*

Zur Beantwortung der Frage wird auf die Anlage zu 2.19 verwiesen.

Die Projektion der Koordinaten ist auf Basis des World Geodetic Systems 1984 (WGS 84) erfolgt. Es ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die enthaltenen Koordinaten nur eine Orientierung zur Lage der Bereiche geben können. Eine Unfallauffälliger Bereich bzw. eine Unfallhäufung hat immer eine flächenhafte Ausdehnung. Diese kann nicht durch eine einzige Koordinate beschrieben werden. Es ist anhand der benannten Koordinaten nicht nachzuvollziehen, welche flächenhafte Ausdehnung zu den genannten Unfallzahlen führte.

Des Weiteren handelt es sich bei den EUSKa-Vorgangnummern nicht um die Nummern aus der EUSKa-Datenbank der Polizei, sondern um die der LISt GmbH. Um den Ablauf der Unfallkommissionarbeit der Behörden nicht zu stören werden solche umfangreiche Untersuchungen auf der Datenbank der LISt GmbH durchgeführt.

3. Straßenverkehrsbehörden

- 3.1. Wie sind die Gemeinden als örtliche Straßenverkehrsbehörden in Sachsen personell besetzt und in welchem Umfang sind diese im Sinne der Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere durch Maßnahmen gemäß § 45 StVO tätig? (Bitte in einer Übersicht aufgeschlüsselt nach den Gemeinden unter Angabe der Anzahl der Personalstellen (VZÄ) und der für Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit aufgewendeten Personentage pro Jahr für 2014 bis 2018 für den beschriebenen Aufgabenbereich darstellen.)**

- 3.2. Wie sind die Landkreise und kreisfreien Städte als untere Straßenverkehrsbehörden in Sachsen personell besetzt und in welchem Umfang im Sinne der Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit tätig, insbesondere durch Maßnahmen gemäß § 45 StVO tätig? (Bitte in einer Übersicht aufgeschlüsselt nach den Landkreisen und kreisfreien Städten unter Angabe der inhaltlichen und räumlichen Zuständigkeit; der Anzahl Personalstellen (VZÄ) und der für Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit aufgewendeten Personentage pro Jahr für 2014 bis 2018 für den beschriebenen Aufgabenbereich darstellen.)?**
- 3.3. Welche Aus- und Fortbildungen zur Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit wurden durch wie viele Personen und in welchem Umfang von Angestellten der unteren Straßenverkehrsbehörden in Anspruch genommen? (Bitte in einer Übersicht unter Angabe der Behörde; Jahr; Name der Aus-/Fortbildung; Umfang in Stunden; Anzahl der Teilnehmenden der Behörde; als Jahreswerte für die Jahre 2014 bis 2018 darstellen.)**

Zusammenfassende Antwort zu den Fragen 3.1. bis 3.3.:

Der Staatsregierung liegen keine entsprechenden Erkenntnisse vor. Die Staatsregierung ist dem Landtag nur für ihre Amtsführung verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen, und muss nicht auf Fragen eingehen, die außerhalb ihres Verantwortungsbereichs liegen. Letzteres ist hier der Fall, denn die Frage betrifft ausschließlich Sachverhalte, die von der Gemeinde als Selbstverwaltungsaufgabe wahrgenommen werden. Personalausstattung gehört zu den Selbstverwaltungsaufgaben und unterliegt nicht der Rechts- und Fachaufsicht der Staatsregierung.

- 3.4. Welche Aus- und Fortbildungen zur Unfallverhütung und Verkehrssicherheitsarbeit wurden durch wie viele Personen und in welchem Umfang von Angestellten des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) in Anspruch genommen? (Bitte in einer Übersicht unter Angabe der Behörde; Jahr; Name der Aus-/Fortbildung; Umfang in Stunden; Anzahl der Teilnehmenden der Behörde; als Jahreswerte für die Jahre 2014 bis 2018 darstellen.)**

SMWA

| | | | |
|---------------------------------------|------|----------|--------|
| Verkehrssicherheit von Straßen Weimar | 2014 | 1 Person | 2 Tage |
| Sicherheitsaudit von Straßen | 2014 | 1 Person | 1 Tag |
| Symposium Verkehrssicherheit | 2017 | 1 Person | 2 Tage |
| Sicherheitsaudit von Straßen | 2017 | 1 Person | 1 Tag |

LASuV

| | | | |
|--|------|------------|-------|
| ADAC-Expertenreihe „Verkehrssicherheit in Städten und Gemeinden“ | 2017 | 1 Person | 1 Tag |
| Aktuelle Themen des Straßen- und Tiefbaus, Spezialtiefbau und Baurecht | 2017 | 3 Personen | 1 Tag |

| | | | |
|--|------|--------------|--------|
| Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz GLG für Sicherheitsbeauftragte Teil 1 und Teil 2 | 2016 | 1 Person | 2 Tage |
| Baustellensicherung an Straßen | 2015 | 1 Person | 1 Tag |
| Baustellensicherung zur Qualifikation als Verantwortlicher für Sicherung von Arbeitsstellen nach ZTV-SA 97 | 2016 | 1 Person | 1 Tag |
| Fortbildungen der Verkehrsunfallkommission | 2015 | 1 Person | 1 Tag |
| | 2018 | 2 Personen | 1 Tag |
| Fortbildung zum Thema Absichern | 2016 | 1 Person | 1 Tag |
| | 2017 | 1 Person | 1 Tag |
| Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen | 2016 | 41 Personen | 1 Tag |
| | 2017 | 1 Person | 1 Tag |
| | 2018 | 3 Personen | 1 Tag |
| LKW-Sicherheitsprogramm | 2015 | 113 Personen | 1 Tag |
| | 2016 | 20 Personen | 1 Tag |
| | 2018 | 5 Personen | 1 Tag |
| MVAS Verkehrssicherung an Arbeitsstellen | 2014 | 25 Personen | 1 Tag |
| | 2015 | 29 Personen | 1 Tag |
| | 2016 | 47 Personen | 1 Tag |
| | 2017 | 42 Personen | 1 Tag |
| SAS Verkehrssicherheit von Straßen | 2015 | 5 Personen | 1 Tag |
| Straßen- und Tiefbau Verkehrssicherung | 2018 | 4 Personen | 1 Tag |
| Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ in Weimar | 2014 | 13 Personen | 1 Tag |
| | 2015 | 13 Personen | 1 Tag |
| | 2016 | 12 Personen | 1 Tag |
| | 2017 | 9 Personen | 1 Tag |
| | 2018 | 8 Personen | 1 Tag |
| Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen | 2014 | 1 Person | 1 Tag |
| Verkehrssicherungspflichten der öffentlichen Hand | 2014 | 1 Person | 1 Tag |

3.5. Über welchen Kenntnisstand zu den Zielen und Plänen der Interessengemeinschaft Elektronische Unfalltypen-Steckkarte (IG EUSKa) verfügt die Staatsregierung, wie oft tagte die IG EUSKa in den Jahren 2014 bis 2018 und welche Personen, Einrichtungen und Institutionen nahmen an den Sitzungen teil?

Die IG EUSKa ist ein Gremium, welches 2006 gegründet wurde und zu welchem die zehn Bundesländer (Brandenburg, Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen), die mit dem Programm EUSKa arbeiten, die Entwicklerfirma PTV Planung Transport Verkehr AG (PTV) und der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) gehören. Die IG tagt regelmäßig zweimal im Jahr und hat zum Ziel, das Programm EUSKa entsprechend den Erfordernissen der Länderpolizeien weiter zu entwickeln und den neusten Erkenntnissen der Unfallforschung anzupassen. Seitens der sächsischen Polizei haben an den Sitzungen Vertreter aus dem Bereich der Verfahrensbetreuung teilgenommen.

3.6. Durch welche Erlasse, Rundschreiben, Verwaltungsvorschriften usw. haben die oberste und die obere Straßenverkehrsbehörden in Sachsen seit 2014 die Verkehrssicherheitsarbeit und Unfallverhütung in Sachsen unterstützt und geregelt? (Bitte die jeweiligen Dokumente im Wortlaut beifügen)?

Alle Erlasse, Rundschreiben, Verwaltungsvorschriften usw. im Bereich des Straßenverkehrsrechts haben einen Bezug zur Verkehrssicherheitsarbeit und Unfallverhütung, da es Aufgabe der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und Unfälle zu verhüten. Anordnungen der genannten Art, die sich spezifisch mit der Verkehrssicherheitsarbeit und Unfallverhütung befassen, gab es seitens der obersten Verkehrsbehörde im genannten Zeitraum nicht.

Seitens des LASuV als obere Straßenverkehrsbehörde wurde zuletzt im Januar 2018 eine Handlungshilfe zur Durchführung von Verkehrsschauen an alle Verkehrsbehörden herausgegeben.

3.7. Wie übermittelt die oberste Straßenverkehrsbehörde des Freistaates Sachsen Informationen zu Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften an die zuständigen und betroffenen Behörden und Dienststellen in Sachsen, insbesondere über die Veröffentlichung in den jeweiligen (Bundes)Gesetz-, Verordnungs- und Amtsblättern hinaus?

Für die Übermittlung von Informationen zu Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften oder von Hinweisen im Vorfeld nutzt die oberste Straßenverkehrsbehörde alle geeigneten Kommunikationsmittel, wie etwa Mitteilungen in den jährlichen Dienstberatungen mit den Straßenverkehrsbehörden, Schreiben oder die modernen IKT-Mittel.

3.8. Welche Qualifizierungs- und Fortbildungsveranstaltungen bietet der Freistaat Sachsen den Kommunen zu Inhalten und Hintergründen von Änderungen und Neuerungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften an?

Das LASuV als höhere Verkehrsbehörde des Freistaates Sachsen führt jährlich mit allen unteren Verkehrsbehörden ganztägige Dienstberatungen durch, die neben den fachlichen Themen auch Inhalte und Hintergründe von Änderungen und Neuerungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften beinhalten.

Des Weiteren werden Änderungen und Neuerungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sofort nach Bekanntwerden allen Verkehrsbehörden per E-Mail zur Verfügung gestellt bzw. es wird darüber informiert.

Änderungen und Neuerungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden zum Teil auch in den Aus- und Fortbildungsseminaren der Verkehrsunfallkommissionen vermittelt. Diese sind in der Regel beschränkt auf die für die Unfallkommission relevanten Passagen.

Der Polizeivollzugsdienst führt auf Anfrage anlassbezogen zu bestimmten Themen regionale Informationsveranstaltungen durch, an denen auch Vertreter von Kommunen teilnehmen.

4. Schulwegsicherheit

4.1. Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung ob, in welcher Weise und mit welcher Qualität die dafür zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Sachsen Pläne zur Schulwegsicherung, Beförderung und Erreichbarkeit (Schulwegpläne) aufgestellt haben und nutzen?

Gemäß Ziffer 1 der VwV Schulwegsicherheit sollen Schulwegpläne mindestens dort aufgestellt werden, wo sich für Kinder gefährliche Situationen ergeben können. Regelmäßig sind Schulwegpläne insbesondere für Grundschulen relevant, weil die Grundschüler und insbesondere die Erstklässler meist erstmals selbständig am Straßenverkehr teilnehmen. Die Schulwegpläne sollen Eltern, die in erster Linie für die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg verantwortlich sind, dazu dienen, mit ihren Kindern einen möglichst sicheren Schulweg einzuüben. Inhalt und Umfang der Schulwegpläne bestimmen die Straßenverkehrsbehörden gemeinsam mit den Schulträgern, Schulen und Polizeidirektionen.

Somit sichern die Landkreise und Kreisfreien Städte im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung, dass zumutbar erreichbare Schulen ausreichend angeboten werden. Sie legen dazu Schulnetzpläne vor. Die Schülerbeförderung ist als weisungsfreie Pflichtaufgabe den Landkreisen und Kreisfreien Städten übertragen und unterliegt der Aufsicht des Landesamtes für Schule und Bildung.

Berichte aus einzelnen Regionen besagen, dass z. B.

- die Stadt Chemnitz eine Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit unter Leitung der Verkehrsbehörde gegründet hat, der u. a. Vertreter aus dem Schul- und Sportamt, der Verkehrswacht, der Chemnitzer Verkehrs-AG und der Polizeidirektion Chemnitz angehören.
- in Dresden die Ausgabe von Schulwegplänen in vorbereitenden Elternabenden erfolgt.
- in Zusammenhang mit der Schüleraufnahme an weiterführenden Schulen und bei Schulbezirkswechsel von Schülern die Städte Leipzig, Taucha und Markkleeberg Schulwegpläne erstellt haben.
- die Stadt Leipzig seit 1992 sichere Schulwegpläne in Absprache mit der AG Schulwegsicherheit mit ständiger Vertretung des Landesamtes für Schule und Bildung, der Polizeidirektion, des Verkehrs- und Tiefbauamts, der Verkehrswacht, des Ordnungsamts und des Amtes für Jugend, Familie und Bildung als Vorsitz erstellt. Schulwegpläne sind als PDF-Datei digital abrufbar. Die AG leistet Unterstützung insbesondere bei dringenden Vorhaben zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Bei Angelegenheiten des Neubaus und der Sanierung von Schulen wird die AG zur Prüfung sicherer Schulwege beratend einbezogen.
- im Landkreis Leipzig und Nordsachsen die Schulwegpläne gemäß VwV Schulwegsicherheit und Beförderung von Schülern in Absprache der jeweiligen Schulträger, mit den Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und der Verkehrswacht erstellt werden.

Anlassbezogen werden die Verkehrsbehörden immer tätig. Dazu wird (auf eine bestimmte Schule bezogen oder im Rahmen der regelmäßigen Verkehrsschauen) die Sicherheit der Schulwege überprüft. Im Rahmen der Verbesserungen der Schulwegsicherung und vor Anordnung der entsprechenden Beschilderung werden immer der Straßenbaulastträger, die Polizei und auch die Leitung der jeweiligen Schule in die Entscheidung einbezogen.

4.2. Nach der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, des Sächsischen Staatsministeriums des Innern und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern sollen „Schulwegpläne mindestens dort aufgestellt werden, wo sich für die Kinder gefährliche Situationen ergeben können“

Wie überprüft die Staatsregierung die Umsetzung dieser Regelung, die Qualität und die leichte Zugänglichkeit bzw. Verfügbarkeit der Schulwegpläne?

Die Umsetzung der Regelung, wonach Schulwegpläne dort aufgestellt werden, wo sich für die Kinder gefährliche Situationen ergeben können, erfolgt z. B. derart, dass

- in Dresden in regelmäßigen Abständen unter Einbeziehung von Eltern Schulwegpläne evaluiert werden,
- in der Stadt Leipzig schuljährlich Aktualisierungen der Schulwegpläne bei Änderungsbedarf vorgenommen werden,
- in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen Änderungen und Anpassungen der Schulwegpläne gemäß VwV Schulwegsicherheit und Beförderung von Schülern erfolgen,
- im Landkreis Leipzig zudem die Prüfung der Schulwege zu Grundschulen auf mögliche Gefahren im Rahmen der Prüfung der Kostenerstattung für die Schülerbeförderung vorgenommen wird.

Grundsätzlich werden gemäß VwV Schulwegsicherheit und Beförderung von Schülern Schulwegpläne von den Schulträgern aufgestellt. Dabei werden Schulwege, Haltestellen und Querungshilfen sowie Gefahrenstellen eingezeichnet und jeweils aktualisiert. Die Pläne werden durch das LaSuB fallbezogen eingesehen.

4.3. Welche Empfehlungen gibt es für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden, wie diese in Zusammenarbeit mit den Schulen Schulwegpläne erstellen sollen?

Bei den Verkehrsbehörden bekannt und in Verwendung sind das „Planerheft Schulwegsicherung“ der Unfallforschung der Versicherer (GdV) und der „Leitfaden Schulwegpläne leichtgemacht“ der BAST.

4.4. Welche Hinweise und Vorgaben liegen über die in Frage 4.2 genannte Verwaltungsvorschrift hinaus für die dem Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit nachgeordneten Verwaltungsebenen und Behörden für die Schulwegplanung vor?

Gesonderte Empfehlungen, Hinweise und Vorgaben des LaSuV der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sind der Staatsregierung nicht bekannt.

4.5. Prinzipiell besteht die Möglichkeit die Erstellung von Schulmobilitätskonzepten, Schulwegplänen oder Geh- bzw. Radschulwegplänen auf Landesebene verpflichtend anzuordnen.

Inwieweit hat die Staatsregierung derartige verpflichtende Anordnungen getroffen? Wenn nein: aus welchen Gründen hat sie dies nicht getan, und welche Verordnungen, Erlasse, Rundschreiben, Verwaltungsvorschriften, Maßnahmen, Hilfestellungen etc. hat die Staatsregierung darüber hinaus in den Bereichen Schulmobilität umgesetzt oder veröffentlicht? (Bitte die betreffenden Dokumente im Wortlaut beifügen.)

Seitens der Staatsregierung wurden keine verpflichtenden Anordnungen im Zusammenhang mit der Erstellung von Schulmobilitätskonzepten, Schulwegplänen oder Geh- bzw. Radschulwegplänen getroffen.

4.6. Welche Erkenntnisse hat die Staatsregierung über die durch Hol- und Bring-Dienste von Eltern induzierte Kfz-Verkehrsmenge und die Verkehrssicherheit vor Schulen und welche Vorhaben setzt sie um, um diese Kfz-Verkehrsmenge zu reduzieren und die Verkehrssicherheit vor Schulen zu erhöhen?

Schulen spielen bei der Auswahl für Verkehrskontrollen generell eine bedeutende Rolle. Darüber hinaus wird der Polizeivollzugsdienst im Zusammenhang mit Problemen der Verkehrssicherheit vor Schulen im Rahmen der Möglichkeiten und im Benehmen mit den örtlich zuständigen Verwaltungsbehörden tätig. In diesem Zusammenhang ist auf die regelmäßig stattfindenden Verkehrssicherheitsaktionen „Blitz für Kids“ und „Die Schule hat begonnen“ hinzuweisen. Ferner hat die Sächsische Staatsregierung zusammen mit anderen Bundesländern den Bund aufgefordert, die Regelungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) anzupassen. Gefordert wurde, dass das Regel-Ausnahme-Verhältnis bei der Prüfung besonderer Gefahrenlagen vor Schulen und sozialen Einrichtungen umgekehrt wird, damit Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor diesen Einrichtungen leichter angeordnet werden kann. Diesem Anliegen ist der Bund mit der 1. Änderungsverordnung zur StVO nachgekommen.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig