

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2008

der Abgeordneten Dennis Hohloch (AfD-Fraktion) und Daniel Münschke (AfD-Fraktion)

Drucksache 7/5481

### **Nachfrage zu den Kleinen Anfragen Nr. 1809 und 1911 - Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Radverkehr**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Vorab: Der Begriff Verkehrsunfall ist im Allgemeinen folgendermaßen definiert: „Unter einem Verkehrsunfall versteht man ein plötzliches, zumindest von einem der Beteiligten nicht gewolltes Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen Gefahren steht und zu einem nicht gänzlich belanglosen fremden Sach- oder Körperschaden führt. Eine Gefährdung allein ist noch kein Unfall. Das zum Schaden führende Ereignis muss unmittelbar Folge eines Verkehrsvorgangs sein.“ (Quelle: Verkehrslexikon.de)

1. Aus den Antworten auf die beiden o. g. Anfragen ergeben sich je nach Ursprung der gelieferten Zahlen sehr große Unterschiede in der Anzahl der Ereignisse. Die Ursache liegt offenbar in der unterschiedlichen Definition der Begriffe Unfälle, Wegeunfälle und Verkehrsunfälle in der Statistik der Polizei und der der Unfallkasse Brandenburg. Welche genaue Definition der erfassten Ereignisse ist die Grundlage der statistischen Zahlen der Polizei und welche genau Definition der erfassten Ereignisse ist die Grundlage der statistischen Zahlen der Unfallkasse?

zu Frage 1: Aufgabe der Unfallversicherung ist es, nach Maßgabe der Vorschriften des Siebten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VII) mit allen geeigneten Mitteln Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu verhüten, nach Eintritt von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Versicherten mit allen geeigneten Mitteln wiederherzustellen und sie oder ihre Hinterbliebenen durch Geldleistungen zu entschädigen (§ 1 SGB VII). Arbeitsunfälle sind nach der Definition im § 8 SGB VII Unfälle von Versicherten infolge einer versicherten Tätigkeit. Unfälle sind zeitlich begrenzte, von außen auf den Körper einwirkende Ereignisse, die zu einem Gesundheitsschaden oder zum Tod führen. Versicherte Tätigkeiten sind u. a. auch das Zurücklegen des mit der versicherten Tätigkeit zusammenhängenden unmittelbaren Weges nach und von dem Ort der Tätigkeit (Wegeunfälle). Diese Definition ist auch für die Durchführung der Schülerunfallversicherung maßgeblich. Von der Unfallkasse Brandenburg werden alle versicherten Arbeitsunfälle als Versicherungsfälle statistisch erfasst.

Ein Verkehrsunfall im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme ist jedes plötzliche, zumindest für einen Beteiligten ungewollte Ereignis, welches mit dem öffentlichen Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren ursächlich zusammenhängt und bei dem Personen- und/oder nicht belangloser Sachschaden entstanden ist. Ein nicht belangloser Sachschaden liegt in der Regel vor, wenn ein sichtbarer Schaden erkennbar ist.

2. Muss aus der o. g. Definition des Begriffs Verkehrsunfall geschlussfolgert werden, dass die über die polizeiliche Statistik hinausgehenden Unfälle zumindest zum Teil darauf zurückzuführen sind, dass sie sich nicht im öffentlichen Straßenverkehr, sondern auf Privatgelände zugetragen haben?

zu Frage 2: Die Definition des Wegeunfalls als Arbeitsunfall im Sinne des § 8 SGB VII und die darauf beruhenden statistischen Daten der Unfallversicherungsträger sind mit den nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz von den Polizeidienststellen für die Bundesstatistik zu erfassenden statistischen Daten nicht identisch. Abweichungen in den Ergebnissen liegen daher in der Natur der Sache und können auf vielfältige Gründe zurückzuführen sein.

Ereignisse, die inhaltlich nicht der Begriffsbestimmung eines Verkehrsunfalls unter der Antwort zu Frage 1. zuzuordnen sind, werden statistisch nicht als Verkehrsunfall durch die Polizei erfasst.

3. Aus welchem Grund werden Schulwegeunfälle durch die Polizei nur bis zum Alter von 14 Jahren erfasst und welche untere Altersgrenze beinhaltet diese Statistik?

zu Frage 3: Zur Definition der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle auf Schulwegen wird auf die Vorbemerkungen zu den Fragen 7-11 der Antwort zur Kleinen Anfrage 1911 (Drucksache 7/5220) verwiesen.

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit konzentriert sich unter anderem auf die jüngsten Verkehrsteilnehmer, die Zielgruppe „Kinder“. Die zielgerichtete statistische Erfassung der Verkehrsunfalllage „Schulwegunfälle“ erleichtert die Untersuchung, Bewertung bzw. Neuausrichtung der Ansätze und Inhalte der polizeilichen Präventionsarbeit.

Eine untere Altersgrenze ist nicht explizit in der Definition festgelegt, da neben der altersbezogenen Stichtagsregelung zur Schulpflicht auch eine vorzeitige bzw. spätere Einschulung in Betracht kommt, wenn die Schulfähigkeit aufgrund von körperlichen, kognitiven und sozialen Voraussetzungen erfüllt bzw. nicht erfüllt ist.

4. Wo und in welcher Weise werden entsprechende Unfallgeschehnisse von über 14-Jährigen erfasst?

zu Frage 4: Verkehrsunfälle von über 14-Jährigen werden ebenfalls polizeilich aufgenommen, allerdings findet eine statistische Zuordnung als „Schulwegunfall“ nicht statt.

5. Wie erklärt sich die Landesregierung den immensen Anstieg von Schulwegeunfällen (siehe Anlagen mit den Daten der Unfallkasse Brandenburg zu den KA 1809 und 1911) um nahezu 73,5 Prozent im Zeitraum zwischen 2010 und 2019? (Anmerkung: Die Unfalldaten der Jahre 2020 und 2021 dürften wegen der coronabedingten Verlegung des Präsenzunterrichts auf sog. Distanzunterricht und auch wegen des ersatzlosen Ausfalls von Unterricht, vgl. Drucksache 7/3898 und die Antworten auf die mündliche Anfragen 878 und 890, nur eine sehr verzerrte Aussagekraft haben.

zu Frage 5: Ein isolierter Vergleich der Daten der Unfallkasse Brandenburg aus dem Jahr 2010 mit den Daten aus dem Jahr 2019 ist kein geeigneter Ansatz, um hieraus den Verlauf einer Entwicklung des Unfallgeschehens in diesem Zeitraum abzuleiten. In den Jahren 2011 bis 2019 (mit Ausnahme des Jahres der statistischen Untererfassung 2015) liegen nach den Berechnungen der Unfallkasse die Werte im Durchschnitt bei rund 1.500 Schulwegeunfällen im jeweiligen Kalenderjahr, mit moderaten Abweichungen bei einem gleichzeitigen Anstieg der Schülerzahlen. Im Jahr 2010 wurden von der Unfallkasse nur rund 950 Schulwegeunfälle registriert; die Gründe für diese Abweichung vom Durchschnittswert der Folgejahre sind der Unfallkasse nicht bekannt und heute nicht mehr zu ermitteln.

6. Durch welche konkreten Schulwegesicherungsmaßnahmen oder auch andere Präventivmaßnahmen beabsichtigt die Landesregierung zukünftig die Anzahl der Schulwegeunfälle nennenswert zu reduzieren und welche Zielvorgabe gibt es dazu?

zu Frage 6: Die Verkehrspolitik des Landes Brandenburg ist gemäß des Leitbildes „Vision Zero“ ausgerichtet. Es sollen die Zahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten, sowie die Zahl der Schwerverletzten, wesentlich reduziert werden. Eine der strategischen Zielsetzungen, die im Verkehrssicherheitsprogramm 2014 festgelegt ist, beinhaltet dabei die Verkehrssicherheitsarbeit für Personengruppen, die im Straßenverkehr besonders gefährdet sind (Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene sowie Seniorinnen und Senioren).

Die Umsetzung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms wird durch verschiedene Akteure auf Landes- und Kommunalebene unterstützt. Deshalb sind der kontinuierliche Ausbau der Netzwerkstrukturen, und die Förderung des Dialogs zwischen den Akteurinnen und Akteuren in den unterschiedlichen Regionen und Tätigkeitsfeldern, wesentliche Elemente für die Wirksamkeit und die Nachhaltigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit.

Mit dem Projekt „Netzwerk Verkehrssicherheitsarbeit Brandenburg“ etwa werden Vernetzungsstrukturen zur Förderung des regionalen und überregionalen Erfahrungs- und Informationsaustausches initiiert, und weiterentwickelt (Konferenzen, Workshops, Fachtagungen, Informationsmaterialien). Insbesondere werden sogenannte Good-Practice-Beispiele, die in den vergangenen Jahren erfolgreich umgesetzt wurden, fachlich aufgearbeitet, und lokale Arbeitsgruppen zur Implementierung eigener Initiativen unterstützt (z.B. Rad-Schulwege Birkenwerder, Kleine Adler für sichere Schulwege, BMX-Heroes, Elternhaltestelle). Weitere Projekte und Programme zur Verkehrsunfallprävention von Kindern werden von der Landesverkehrswacht Brandenburg, und den ihr zugehörigen örtlichen Verkehrswachten, durchgeführt (z.B. Rollerprojekt fit und flink, Ferienfahrradschule, Verkehrssicherheitstage, Informations- und Schulanfangsaktionen).

Die seit dem Jahr 1997 eingesetzte, und stetig weiterentwickelte, landesweite Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben“, richtet sich ebenfalls an Gruppen, die im Straßenverkehr besonders unfallgefährdet sind. Ein wichtiger Baustein der Verkehrserziehung stellen dabei etwa Aktionstage und Vor-Ort-Veranstaltungen dar. In diesen wird in altersgerechter Weise über Gefahren und Risiken im Straßenverkehr aufgeklärt, und das richtige Verhalten der Kinder im Straßenverkehr gefördert (ZeBra-Tour, Schutzengel Jo).

Weitere Maßnahmen zur Unfallprävention werden auf kommunaler Ebene in Eigenverantwortung durchgeführt.

Die Maßnahmen der baulichen Schul- und Spielwegsicherung beinhalten etwa die Modernisierung von Gehwegen, und der Straßen- und der Gehwegbeleuchtung, die Einrichtung von Querungshilfen, und den barrierefreien Ausbau von Haltestellen des ÖPNV.