

Schriftliche Sachverständigen-Stellungnahme

zum Antrag der Fraktion BÜNDNISGRÜNE

„Mehr Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche – schwere Unfälle vermeiden“

Sächsischer Landtag, Drucksache 8/6592

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Infrastruktur und Landesentwicklung
am 9. Oktober 2026

Dr. Richard Scholz
Volkswirt, ValuePolitics GmbH

A. Zusammenfassung

Investitionen in sichere Schulwege sind auch aus volkswirtschaftlicher Sicht zu beurteilen. Verkehrsunfälle verursachen erhebliche gesellschaftliche Schäden. Maßnahmen, die diese Schäden wirksam verringern, können einen Nutzen erzeugen, der ihre Kosten deutlich übersteigt. Diese Perspektive sollte bei der Entscheidung über die Bereitstellung und Verwendung sächsischer Haushaltsmittel stärker berücksichtigt werden.

Der veröffentlichte ImpactScan „Sichere Schulwege in Sachsen“ des ValuePolitics Instituts für Wirkungsanalyse liefert dafür konkrete Anhaltspunkte. Er zeigt eine deutliche Konzentration des modellierten Unfallfolgeschadens auf besonders belastete Standorte im Schulumfeld in Sachsen. Für ein Portfolio der 50 schadensreichsten Standorte ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,65. [1, S. 6] Im untersuchten Szenario stehen jedem investierten Euro 4,65 Euro vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten gegenüber.

Die Ergebnisse sprechen dafür, dass gezielte Investitionen einen erheblichen gesellschaftlichen Mehrwert erwarten lassen. Für eine genauere wirtschaftliche Bewertung müssen insbesondere die geeigneten Maßnahmen und ihre tatsächlichen Kosten ermittelt werden.

Der Antrag ist deshalb in seiner grundsätzlichen Zielrichtung zu unterstützen. Empfohlen wird, den erwarteten gesellschaftlichen Nutzen als Maßstab für den Einsatz öffentlicher Mittel heranzuziehen. Konkrete Ziele zur Verringerung schwerer Unfälle können der politischen Planung eine Richtung geben. Ihre Erreichbarkeit ist anhand der vorgesehenen Maßnahmen zu beurteilen.

B. Verkehrssicherheit als volkswirtschaftliche und haushaltspolitische Frage

I. Die wirtschaftliche Dimension des Unfallgeschehens

Die Unfallkosten im Jahr 2025 werden seitens der sächsischen Staatsregierung mit rund 1,5 Milliarden Euro ausgewiesen (siehe Antwort auf Kleine Anfrage Drs. 8/6924). Diese Größenordnung betrifft das gesamte Straßenverkehrsunfallgeschehen. Sie verdeutlicht, dass Verkehrssicherheit auch eine erhebliche volkswirtschaftliche Aufgabe ist. [5, S. 2, Antwort auf Frage 4]

Unfallfolgen umfassen medizinische Behandlung und Rehabilitation, Produktionsausfälle, Sachschäden sowie weitere gesellschaftliche Wohlfahrtsverluste. [1, S. 2] Werden Unfälle vermieden oder ihre Folgen gemindert, entstehen entsprechende gesellschaftliche Vorteile. Für die Beurteilung öffentlicher Investitionen ist deshalb zu fragen, welche dieser Schäden mit welchem Mitteleinsatz verringert werden können. Dies kann zugleich dazu beitragen, die öffentlichen Haushalte zu entlasten, da geringere Unfallfolgen den Finanzierungsbedarf für medizinische Versorgung, Rehabilitation und soziale Sicherung reduzieren. Umgekehrt bleiben öffentliche und private Haushalte belastet, solange das Problem nicht wirksam angegangen wird. Für die fiskalische Betrachtung ist zudem zu berücksichtigen, dass zusätzliche finanzielle Belastungen der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen nicht isoliert betrachtet werden können. Präventive Investitionen können daher nicht nur gesellschaftliche Schäden vermeiden, sondern langfristig auch dazu beitragen, bestehende Haushaltsbelastungen zu begrenzen.

Die vorliegende Stellungnahme nimmt diese volkswirtschaftliche Perspektive ein. Sie ergänzt die verkehrsfachliche Diskussion um die Bewertung des erwarteten Nutzens öffentlicher Mittel. Grundlage ist der von ValuePolitics im August 2026 veröffentlichte ImpactScan „Sichere Schulwege in Sachsen“. Seine Ergebnisse werden für die Frage herangezogen, wie Investitionen in sichere Schulwege vorbereitet und priorisiert werden sollten.

Der Schutz von Kindern und Jugendlichen ist ein von Antrag und Staatsregierung gemeinsam anerkanntes Anliegen. [2, S. 1–4; 3, S. 4–5] Die wirtschaftliche Bewertung ergänzt dieses Ziel um eine weitere Entscheidungsgrundlage: Wirksame Sicherheitsmaßnahmen können zugleich gesellschaftliche Schäden verhindern, öffentliche Folgekosten reduzieren und dadurch Staat und Haushalte entlasten.

II. Die Haushaltsentscheidung um erwartete Wirkungen ergänzen

Der Antrag fordert eine kontinuierliche, bedarfsgerechte Finanzierung. Die Staatsregierung verweist auf vorhandene Fördermöglichkeiten, begrenzte Ressourcen und die Entscheidung des Landtags im Rahmen der Haushaltsaufstellung. [2, S. 4; 3, S. 6] Damit betrifft die Auseinandersetzung wesentlich die Frage, welchen Stellenwert Investitionen in die Verkehrssicherheit bei der Verteilung öffentlicher Mittel erhalten sollen.

Für diese Entscheidung sollten die erforderlichen Ausgaben gemeinsam mit den erwarteten Wirkungen betrachtet werden. Eine Maßnahme kann zunächst Haushaltsmittel beanspruchen und über mehrere Jahre gesellschaftliche Schäden vermeiden. Ein wirkungsorientierter Ansatz

macht diesen Zusammenhang sichtbar und ermöglicht einen nachvollziehbaren Vergleich verschiedener Investitionsmöglichkeiten.

Dazu gehören die erwartete Verringerung von Unfällen und ihrer Schwere, die voraussichtliche Dauer der Wirkung sowie die vollständigen Kosten der Maßnahme. Wo eine monetäre Bewertung tragfähig ist, kann ein Nutzen-Kosten-Verhältnis die Abwägung unterstützen. Zugleich bleiben die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern, örtliche Sicherheitsanforderungen und die praktische Umsetzbarkeit eigenständige Entscheidungskriterien.

Gesellschaftliche Vorteile können auch fiskalische Auswirkungen haben. Ob und in welchem Umfang daraus eine Entlastung des sächsischen Landeshaushalts entsteht, bedarf jedoch einer gesonderten Zuordnung. Vermiedene Behandlungskosten oder Produktionsausfälle wirken sich bei unterschiedlichen Trägern und Betroffenen aus. Der ImpactScan berechnet diese fiskalischen Effekte bislang nicht separat. Eine ergänzende Analyse könnte untersuchen, welche Entlastungen konkret bei Land, Kommunen oder anderen öffentlichen Trägern zu erwarten sind.

C. Volkswirtschaftliches Potenzial gezielter Investitionen

I. Erheblicher Unfallfolgeschaden im Schulumfeld

Der ImpactScan identifiziert anhand der Unfallatlasdaten und sächsischer Schulstandorte 400 Unfallhotspots im Umfeld von Schulen. An diesen Standorten wurden zwischen 2021 und 2025 insgesamt 4.027 Personenschadenunfälle registriert. Daraus ergibt sich ein modellierter gesellschaftlicher Unfallfolgeschaden von ca. 200 Millionen Euro über fünf Jahre. [1, S. 3–5]

Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Schaden von rund 40 Millionen Euro. Die Größenordnung zeigt die volkswirtschaftliche Bedeutung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld. Bewertet werden sämtliche Personenschadenunfälle an den untersuchten Standorten. [1, S. 5 und 7]

Besonders aufschlussreich ist die räumliche Konzentration des Schadens. Auf die 100 schadensreichsten Standorte, ein Viertel der identifizierten Hotspots, entfallen fast 50 Prozent des modellierten Unfallfolgeschadens. [1, S. 6] Diese Konzentration spricht dafür, die Prüfung möglicher Investitionen zunächst auf besonders belastete Straßenräume auszurichten.

II. Hohe Nutzen-Kosten-Verhältnisse bei gezieltem Mitteleinsatz

Für die Behandlung der 50 schadensreichsten Standorte berechnet der ImpactScan bei geschätzten Investitionskosten von 6,25 Millionen Euro einen Nutzenbarwert von 29,07 Millionen Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt 4,65. Jedem investierten Euro stehen unter den Modellannahmen somit 4,65 Euro vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten gegenüber. [1, S. 6]

Die Rechnung verwendet einen Bewertungszeitraum von zehn Jahren, eine durchschnittliche Verringerung der Personenschadenunfälle um 25 Prozent und einen realen Diskontsatz von 1,7 Prozent. Die Investitionskosten werden mit durchschnittlich 125.000 Euro je behandeltem

Standort angesetzt. Wirkungs- und Kostenannahmen sind aus den im Gutachten dokumentierten Evaluations- und Praxisdaten abgeleitet. [1, S. 4–6]

Die Ergebnisse liefern ein wirtschaftliches Argument für gezielte Investitionen. Auch bei den im Gutachten geprüften Annahmen einer geringeren Wirkung oder eines kürzeren Bewertungszeitraums bleibt das betrachtete Portfolio oberhalb eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses von eins. [1, S. 6–7] Die Auswahl besonders schadensreicher Standorte ist dabei ein wesentlicher Bestandteil der errechneten Wirtschaftlichkeit.

Die vorliegenden Befunde sprechen somit dafür, dass geeignete Maßnahmen an priorisierten Standorten mit hoher Wahrscheinlichkeit einen gesellschaftlichen Mehrwert erzeugen können. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist es sinnvoll, diese Investitionsmöglichkeiten weiter zu prüfen.

III. Tatsächliche Maßnahmenkosten als zentrale Entscheidungsgröße

Für den Übergang vom ImpactScan zur konkreten Investitionsentscheidung sind die tatsächlichen Kosten entscheidend. Der ImpactScan verwendet einen einheitlichen Durchschnittswert. Welche Maßnahme an welchem Standort erforderlich ist und welchen Aufwand sie verursacht, wurde noch nicht standortbezogen ermittelt. [1, S. 4 und 6–8]

Die Kosten der Maßnahmen, die bisher nur geschätzt wurden, beeinflussen unmittelbar das Nutzen-Kosten-Verhältnis. Deshalb ist insbesondere zu klären, welche geeigneten Maßnahmen an den betrachteten Standorten zu welchen Kosten möglich sind. Zusammen mit einer fachlichen Einschätzung ihrer erwarteten Sicherheitswirkung würde dies eine genauere Bewertung der Wirtschaftlichkeit ermöglichen.

D. Reduktionsziele und empirische Wirkungsbewertung

Zu II.1 hält die Staatsregierung eine Halbierung schwerwiegender Unfälle bis 2030 für nicht belastbar ableitbar. Sie verweist insbesondere auf Verkehrsaufkommen, Mobilitätsverhalten, Witterung, Vollzugsmöglichkeiten und kommunale Zuständigkeiten. Diese Einflüsse sind bei einer Prognose zu berücksichtigen. Sie stehen einem politischen Reduktionsziel und einer empirischen Prüfung der Maßnahmenwirkung jedoch grundsätzlich nicht entgegen. Die Stellungnahme unterscheidet diese Fragen nicht ausreichend. [3, S. 5]

Ein Ziel legt den angestrebten Zustand fest; eine Prognose beschreibt die unter bestimmten Bedingungen erwartete Entwicklung. Konkrete Ziele zur Verringerung schwerer Unfälle sind grundsätzlich planbar. Sie können die Auswahl von Maßnahmen und die Bereitstellung von Mitteln orientieren. Ob das im Antrag vorgeschlagene Halbierungsziel bis 2030 erreichbar ist, muss anhand der dafür vorgesehenen Maßnahmen beurteilt werden. [2, S. 2, Ziffer II.1]

Empirische Untersuchungen liefern Anhaltspunkte für deren mögliche Wirkung. Die UDV-Evaluation des Verkehrssicherheitsprogrammes Münster dokumentiert an den ursprünglich identifizierten 63 Unfallhäufungsstellen zwischen den Vergleichszeiträumen 2004–2006 und 2013–2015 einen Rückgang der Personenschadenunfälle um rund 24 Prozent. Sie untersucht außerdem die Wirkung konkreter Änderungen der Verkehrsführung. Der ImpactScan verwendet

den beobachteten Rückgang als Orientierung für seine zentrale Portfolioannahme. [4, Kurzfassung und S. 31; 1, S. 4]

Die pauschale Aussage der Staatsregierung, nach den vorliegenden Daten seien auch qualitativ keine belastbaren Wirkungsprognosen möglich, überzeugt daher nicht. Vorhandene empirische Erkenntnisse können für die Auswahl geeigneter Maßnahmen und die Abschätzung ihres Nutzens herangezogen werden. Für konkrete Standorte bleibt zu prüfen, inwieweit diese Erkenntnisse übertragbar sind. [3, S. 5; 4, Kurzfassung und Kap. 6–7]

Aus volkswirtschaftlicher Sicht sollten politische Zielsetzung, erwartete Wirkung und tatsächliche Ergebnisse aufeinander bezogen werden. Die im Antrag vorgesehene Überprüfung der Entwicklung ist dafür grundsätzlich sinnvoll. Die konkrete Ausgestaltung sollte den zuständigen Fachstellen vorbehalten bleiben. [2, S. 4, Ziffer II.4]

E. Empfehlungen

I. Erwarteten gesellschaftlichen Nutzen zum Maßstab machen

Es wird empfohlen, Investitionen in sichere Schulwege auch anhand ihres erwarteten gesellschaftlichen Nutzens zu beurteilen. Der ImpactScan liefert Anhaltspunkte dafür, dass gezielte Maßnahmen an besonders belasteten Standorten einen Nutzen erzeugen können, der ihre Kosten deutlich übersteigt.

Die Schadenskonzentration spricht für eine Priorisierung solcher Standorte. Die im Gutachten betrachteten Portfolios von 50 oder 100 Hotspots veranschaulichen diesen Ansatz; die konkrete Zahl und Auswahl sollte sich nach den fachlichen Erkenntnissen und verfügbaren Mitteln richten.

II. Maßnahmenkosten als Grundlage der Investitionsentscheidung ermitteln

Für eine genauere wirtschaftliche Bewertung müssen insbesondere die tatsächlichen Maßnahmenkosten ermittelt werden. Hierfür sollten die erforderlichen Mittel zur Prüfung und Vorbereitung geeigneter Investitionen bereitgestellt werden.

Das errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,65 begründet ein erhebliches Interesse daran, diese Investitionsmöglichkeiten zu konkretisieren. Auf Grundlage der Maßnahmenkosten und der erwarteten Sicherheitswirkung kann anschließend über die Finanzierung entschieden werden.

III. Konkrete Ziele formulieren und Ergebnisse überprüfen

Konkrete Zielstellungen zur Verringerung schwerer Unfälle können die politische Planung unterstützen. Sie sollten eindeutig gefasst und mit den vorgesehenen Maßnahmen verbunden werden. Die erwartete Wirkung ist anhand verfügbarer empirischer Erkenntnisse abzuschätzen; die tatsächliche Entwicklung sollte überprüft werden.

Aus der Unsicherheit einer Prognose folgt kein grundsätzlicher Einwand gegen messbare Ziele. Sie macht es erforderlich, Erwartungen und Ergebnisse im Verlauf abzugleichen und die politische Planung gegebenenfalls anzupassen.

IV. Fiskalische Wirkungen ergänzend untersuchen

Jedem investierten Euro stehen im untersuchten Szenario rund 4,65 Euro vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten gegenüber. Ein Teil dieses Nutzens kann auch die öffentlichen Finanzen verbessern: durch vermiedene Ausgaben für Behandlung, Rehabilitation und Pflege sowie durch gesicherte Steuer- und Beitragseinnahmen infolge geringerer Erwerbsausfälle.

Um eine mögliche Größenordnung zu veranschaulichen, lässt sich eine ausdrücklich hypothetische Rechnung aufmachen: Nehmen wir beispielhaft an, dass 41 Prozent des gesellschaftlichen Nutzens als zusätzliche Einnahmen oder tatsächlich vermiedene Ausgaben bei öffentlichen Haushalten und Sozialversicherungen wirksam werden, ergäbe sich über den betrachteten Zehnjahreszeitraum ein fiskalischer Bruttonutzen von rund 1,90 Euro je investiertem Euro.

Dieser Anteil ist bislang nicht empirisch ermittelt. Eine allgemeine Abgabenquote begründet keine entsprechende Zuordnung des gesellschaftlichen Unfallfolgeschadens. Welcher fiskalische Nutzen tatsächlich entsteht und wie er sich auf Bund, Land, Kommunen und Sozialversicherungen verteilt, müsste ergänzend untersucht werden.

Für die Haushaltsentscheidung ist bereits der gesellschaftliche Nutzen relevant: Wer auf eine wirtschaftlich vorteilhafte Sicherheitsinvestition verzichtet, vermeidet deren Ausgaben, verzichtet zugleich aber auf die erwartete Verringerung gesellschaftlicher Unfallfolgekosten. Die vorliegenden Ergebnisse sprechen dafür, diese Folgen bei der Entscheidung über Haushaltsmittel ausdrücklich zu berücksichtigen.

Quellen

[1] ValuePolitics, Mathias Weilandt: ImpactScan – Sichere Schulwege in Sachsen. Stand August 2026. PDF-Gutachten. PDF

[2] Sächsischer Landtag: Antrag der Fraktion BÜNDNISGRÜNE, Drs. 8/6592, „Mehr Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche – schwere Unfälle vermeiden“, vom 2. April 2026.

[3] Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung: Stellungnahme der Staatsregierung zu Drs. 8/6592, vom 12. Mai 2026.

[4] Unfallforschung der Versicherer (UDV), Reinhold Baier, Derya Cekic und Alexandra Klemps-Kohnen: Evaluation des Verkehrssicherheitsprogrammes Münster. Forschungsbericht Nr. 51, Januar 2018. Kurzfassung, S. 31 und Kapitel 6–7. Seitenangaben beziehen sich auf die gedruckten Berichtsseiten. PDF

[5] Sächsisches Staatsministerium des Innern: Antwort auf die Kleine Anfrage „Unfälle mit tödlichem Ausgang und Schwerverletzten 2025“, Drs. 8/6924, vom 9. Juni 2026. S. 2, Antwort auf Frage 4.