

Sichere Schulwege in Sachsen

Welche Wirkung haben Investitionen in sichere Schulwege in Sachsen?

4,65 : 1	Jedem investierten Euro stehen 4,65 Euro vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten gegenüber. Kernergebnis bei Investition in 50 Unfallhotspots mit Investitionsvolumen von geschätzten 6,25 Millionen €
-----------------	--

Stand August 2026 | Potenzialanalyse - keine standortspezifische Bau-, Kosten- oder Wirkungsprognose

Zusammenfassung

Sachsen trägt hohe gesellschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle. Für 2025 wurden in der öffentlichen Zusammenfassung der Antwort auf die Kleine Anfrage Drs. 8/6924 Unfallkosten von rund 1,46 Milliarden Euro ausgewiesen. Der parallel vorliegende Landtagsantrag Drs. 8/6592 fordert ein Landesprogramm mit strukturellen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur und einem politischen Reduktionsziel für schwere Unfälle. Die vorliegende Studie untersucht, welches gesellschaftliche Nutzenpotenzial eine gezielte Behandlung besonders schadensreicher Unfallhotspots im Umfeld sächsischer Schulen hat.

400 analytisch identifizierte Hotspots im Umfeld von Schulen	4.027 registrierte Personenschadenunfälle an diesen Standorten, 2021-2025
199,93 Mio. Euro konservativ modellierter gesellschaftlicher Unfallfolgeschaden	49,3 % des Schadens entfallen auf die 100 schadensreichsten Hotspots

Zentrale Portfolioergebnisse

Portfolio	Investition	Nutzenbarwert	NKV
Top 25	3,13 Mio. Euro	18,66 Mio. Euro	5,97
Top 50	6,25 Mio. Euro	29,07 Mio. Euro	4,65
Top 100	12,50 Mio. Euro	44,95 Mio. Euro	3,60
Alle 400	50,00 Mio. Euro	91,22 Mio. Euro	1,82

Kernaussage

Unter den zentralen Modellannahmen übersteigen die potenziell vermiedenen gesellschaftlichen Unfallfolgekosten die Investitionskosten. Die Relation ist am günstigsten, wenn Planungs- und Investitionsressourcen zunächst auf die schadensreichsten Standorte konzentriert werden.

Einordnung: Die Analyse priorisiert Prüfstandorte und bewertet Portfolios. Sie weist weder tatsächliche Schulwegunfälle noch einen belastbaren Einzel-ROI oder eine unmittelbare Haushaltsentlastung aus.

1. Hintergrund

Verkehrssicherheit ist nicht nur eine Frage individuellen Leids, sondern auch eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Investitionsfrage. Unfallfolgen verursachen medizinische und rehabilitative Kosten, Produktionsausfälle, Sachschäden und weitere Wohlfahrtsverluste. Die für Sachsen öffentlich ausgewiesenen Unfallkosten von rund 1,46 Milliarden Euro im Jahr 2025 verdeutlichen die Größenordnung. Dieser Betrag dient in der Studie ausschließlich als Kontext; er wird nicht auf Kinder, Schulwege oder die identifizierten Hotspots heruntergerechnet.

Auch die bundesweite Entwicklung unterstreicht den Handlungsbedarf: 2025 wurden 29.199 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, nach 27.208 im Jahr 2024. Für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren zeigt die amtliche Auswertung zudem eine deutliche Häufung an Werktagen am Morgen; 2024 lag der häufigste Zeitraum zwischen 7 und 8 Uhr.

Der sächsische Landtagsantrag Drs. 8/6592 verbindet diesen Handlungsbedarf mit konkreten politischen Instrumenten: sichere Querungsstellen, freigehaltene Sichtfelder, durchgängige Geh- und Radwege, Schulwegepläne sowie ein landesweites Förderprogramm. Der Antrag formuliert außerdem das politische Ziel, die Zahl schwerwiegender Unfälle bis 2030 um mindestens 50 Prozent zu senken.

Die Entscheidungsfrage lautet daher: Welcher gesellschaftliche Nutzen ist zu erwarten, wenn zusätzliche Infrastrukturmittel zunächst an denjenigen Unfallhotspots im Schulumfeld eingesetzt werden, an denen in der Vergangenheit besonders hohe Unfallfolgekosten entstanden sind?

Untersuchungsgegenstand	Festlegung
Intervention	geeignete Verkehrssicherheitsmaßnahmen an priorisierten Hotspots
Räumliche Einheit	konkreter Unfallort bzw. kurzer Straßenraum, nicht die Schule
Counterfactual	Status quo ohne zusätzliche Investitionen; jährliche Baseline entspricht dem historischen Mittel 2021-2025
Nutzenperspektive	vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten aller Verkehrsteilnehmenden am behandelten Ort

Der Schulwegbezug dient damit der Auswahl relevanter Straßenräume. Wird ein Straßenraum sicherer gestaltet, können neben Kindern auch Erwachsene, zu Fuß Gehende, Radfahrende, Pkw-Nutzende und weitere Verkehrsteilnehmende profitieren. Deshalb berücksichtigt die Studie alle Personenschadenunfälle des identifizierten Hotspots - nicht nur die Ereignisse, die den morgendlichen Schulwegfilter ausgelöst haben.

2. Methodik

2.1 Identifizierung der Unfallhotspots

Grundlage sind die georeferenzierten Unfallatlasdaten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder für Sachsen in den Jahren 2021 bis 2025. Sie basieren auf der polizeilichen Straßenverkehrsunfallstatistik und enthalten Unfälle mit Personenschaden, unter anderem mit Koordinate, Zeitpunkt, Unfallkategorie, Unfalltyp und Beteiligungsmerkmalen. Reine Sachschadenunfälle sind nicht enthalten.

Die Schulstandorte stammen aus der Sächsischen Schuldatenbank. Schulen sind räumliche Bezugspunkte; die potenzielle Interventionseinheit ist der konkrete Unfallort.

1 Daten Unfallereignisse 2021-2025 und Schulstandorte	2 Schulumfeld maximal 500 m; werktags mindestens ein Ereignis in Stunde 6, 7 oder 8	3 Unfallort 25-m-Cluster; jedes Ereignis wird nur einem Ort zugeordnet	4 Hotspot mindestens 5 Unfälle in einem rollierenden 3-Jahres-Fenster	5 Portfolio Priorisierung nach historischem monetarisiertem Schaden
--	---	---	--	---

Ein Standort gilt zunächst als relevant, wenn mindestens zwei Personenschadenunfälle im Betrachtungszeitraum vorliegen und mindestens ein Ereignis die zeitlich-räumliche Annahme zum Schulwegbezug erfüllt. Als Hotspot gilt ein relevanter 25-m-Unfallort, der in mindestens einem der Fenster 2021-2023, 2022-2024 oder 2023-2025 mindestens fünf Personenschadenunfälle erreicht. Die 400 Standorte sind analytisch identifizierte Hotspots in Anlehnung an die Unfallkommissionssystematik. Sie sind keine amtlich festgestellten Unfallhäufungsstellen. Der zeitlich-räumliche Filter weist außerdem nicht den tatsächlichen Wegezweck eines einzelnen Unfalls nach.

2.2 Monetarisierung der Unfallfolgen

Die Unfallkategorien bezeichnen die Schwere des Unfallereignisses: UK1 steht für einen Unfall mit Getöteten, UK2 für einen Unfall mit Schwerverletzten und UK3 für einen Unfall mit Leichtverletzten.

Die Studie nutzt die im vom BMV veröffentlichten Forschungsbericht dokumentierten BAST-Kostenwerte für 2021. Weil die vollständige Personenzahl je Ereignis im Unfallatlas nicht verfügbar ist, wird konservativ je Unfallereignis mindestens eine Person in der höchsten ausgewiesenen Verletzungskategorie zuzüglich des zugehörigen Sachschadens angesetzt.

Kategorie	Modellregel je Ereignis	Modellwert 2026
UK1	eine getötete Person + Sachschaden	1.608.000 Euro
UK2	eine schwerverletzte Person + Sachschaden	183.000 Euro
UK3	eine leichtverletzte Person + Sachschaden	24.000 Euro

Die 2021-Werte werden näherungsweise mit dem Verbraucherpreisindex auf Preisstand Juni 2026 fortgeschrieben. Verwendet werden der Jahresdurchschnitt 2021 von 103,1 und der Indexwert Juni 2026 von 124,6 bei Basis 2020 = 100. Die Werte sind daher als BAST-basierte, VPI-fortgeschriebene Modellwerte zu bezeichnen - nicht als offizielle BAST-Unfallkostensätze 2026.

2.3 Wirkungs-, Kosten- und Bewertungsannahmen

Die Studie ordnet keinem Hotspot automatisiert eine konkrete Maßnahme zu. Der BAST-Maßnahmenkatalog MaKaU zeigt, dass eine fachgerechte Maßnahmenwahl neben dem Unfalltyp unter anderem Ortslage, Straßencharakteristik, Verkehrsführung, Geschwindigkeit, Sicht, Signalsteuerung und vorhandene Infrastruktur berücksichtigen muss. Eine Vor-Ort-Prüfung, etwa durch einen Wegecheck, bleibt deshalb zwingend.

Für die Portfolioanalyse werden stattdessen transparente Durchschnitts- und Transferwerte verwendet. Die zentrale Wirkungsannahme von 25 Prozent orientiert sich an einer UDV-Evaluation behandelter Unfallhäufungsstellen in Münster, bei der die Zahl der Personenschadenunfälle um 24 Prozent zurückging.

Der zentrale Kostensatz wird aus einem realen Berliner Maßnahmenpaket abgeleitet: rund 40 Querungsmaßnahmen mit einer Investitionssumme von etwa 3,5 Millionen Euro entsprechen rechnerisch 87.500 Euro je Maßnahme im Preisstand 2021. Fortschreibung mit dem amtlichen Straßenbaupreisindex auf 2026 ergibt gerundet 125.000 Euro je behandeltem Hotspot.

Parameter	Zentral	Sensitivität / Stress-Test	Einordnung
Wirkung	25 %	20 % / 30 %	Portfolio-Transfer, keine Einzelstandortprognose
Kosten	125.000 Euro	OSM-basierter Kostenstruktur-Stresstest	Portfolio-Durchschnitt, keine standortspezifische Schätzung
Bewertungszeitraum	10 Jahre	5 / 15 Jahre	Bewertungshorizont, keine einheitliche technische Lebensdauer

Parameter	Zentral	Sensitivität / Stress-Test	Einordnung
Diskontrate	1,7 % real	keine Umstellung im Hauptmodell	sozialer Referenzsatz aus BMV-Auftragsforschung

Der vom BMV veröffentlichte Forschungsbericht schlägt für künftige Anwendungen der BVWP-Bewertungsmethodik die Beibehaltung eines sozialen Diskontsatzes von 1,7 Prozent vor. Dieser Wert wird als gesamtwirtschaftlicher Referenzsatz auf die Potenzialrechnung übertragen.

	Rechenlogik jährlicher historischer Schaden x Wirkung x Barwertfaktor = Nutzenbarwert. Investitionskosten = Zahl behandelter Hotspots x 125.000 Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist der Nutzenbarwert geteilt durch die Investitionskosten.
--	---

Die Hauptrechnung unterstellt, dass der historische jährliche Unfallschaden ohne zusätzliche Investitionen fortbesteht. Sie modelliert weder einen allgemeinen Unfalltrend noch bereits geplante standortspezifische Maßnahmen. Das Risiko der Regression zur Mitte wird separat als Stress-Test behandelt; ein empirisch stärkeres Empirical-Bayes-Verfahren würde zusätzliche Referenz- und Expositionsdaten erfordern.

3. Ergebnisse

3.1 Unfallgeschehen, Schaden und Konzentration

An den 400 Hotspots wurden zwischen 2021 und 2025 insgesamt 4.027 Personenschadenunfälle registriert. Davon entfielen 11 Ereignisse auf UK1, 540 auf UK2 und 3.476 auf UK3. Die Jahreswerte lagen bei 641 Unfällen 2021, 882 im Jahr 2022, 893 im Jahr 2023, 860 im Jahr 2024 und 751 im Jahr 2025.

Das Unfallgeschehen wird vor allem durch Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle (1.449) und Abbiegeunfälle (1.183) geprägt; zusammen sind dies rund 65 Prozent aller Ereignisse. Diese Verteilung beschreibt die Konfliktlage, wird aber nicht genutzt, um automatisiert eine konkrete Maßnahme festzulegen.

Mit der beschriebenen Monetarisierungsregel ergibt sich ein modellierter gesellschaftlicher Unfallfolgeschaden von 199,93 Millionen Euro über fünf Jahre. Das entspricht im Mittel knapp 500.000 Euro je Hotspot in fünf Jahren bzw. rund 100.000 Euro je Hotspot und Jahr.

Abbildung 1: Anteil der priorisierten Hotspots und ihr Anteil am modellierten Unfallfolgeschaden. Quelle: eigene Berechnung, Excel v2.0.

Portfolio	Anteil Standorte	Historischer Schaden	Anteil Schaden
Top 25	6,3 %	40,89 Mio. Euro	20,5 %
Top 50	12,5 %	63,72 Mio. Euro	31,9 %
Top 100	25,0 %	98,51 Mio. Euro	49,3 %
Alle 400	100,0 %	199,93 Mio. Euro	100,0 %

Zentraler Befund: Ein Viertel der Hotspots bündelt knapp die Hälfte des modellierten Schadens. Die Auswahl der zuerst zu prüfenden Standorte ist damit selbst eine wesentliche Wirkungsvariable des Programms.

3.2 Gesellschaftlicher Nutzen und Nutzen-Kosten-Verhältnis

Die folgende Hauptrechnung gilt für einen Bewertungszeitraum von zehn Jahren, eine durchschnittliche Unfallreduktion von 25 Prozent, einen realen Diskontsatz von 1,7 Prozent und Durchschnittskosten von 125.000 Euro je behandeltem Hotspot.

Portfolio	Historischer Schaden	Investition	Nutzenbarwert	NKV
Top 25	40,89 Mio. Euro	3,13 Mio. Euro	18,66 Mio. Euro	5,97
Top 50	63,72 Mio. Euro	6,25 Mio. Euro	29,07 Mio. Euro	4,65
Top 100	98,51 Mio. Euro	12,50 Mio. Euro	44,95 Mio. Euro	3,60
Alle 400	199,93 Mio. Euro	50,00 Mio. Euro	91,22 Mio. Euro	1,82

Interpretation des Top-50-Portfolios
Für eine modellierte Investition von 6,25 Millionen Euro ergibt sich ein Nutzenbarwert von 29,07 Millionen Euro. Jedem investierten Euro stehen damit 4,65 Euro vermiedene gesellschaftliche Unfallfolgekosten gegenüber.

Die Ergebnisse sprechen für eine gestufte Programmlogik: Zunächst sollten besonders schadensreiche Standorte technisch geprüft werden. Erst nach Festlegung geeigneter Maßnahmen und belastbarer Kosten kann über die konkrete Investitionsreihenfolge entschieden werden. Die Schadenspriorisierung ersetzt dabei weder Machbarkeit noch Baulast-, Rechts- oder Planungsprüfung.

3.3 Robustheit und Schlussfolgerungen

Abbildung 2: Nutzen-Kosten-Verhältnis bei 5, 10 und 15 Jahren. Quelle: eigene Berechnung, Excel v2.0.

Portfolio	5 Jahre	10 Jahre	15 Jahre	20 % Wirkung / RTM-Stress	Kosten-Stress
Top 50	2,42	4,65	6,70	3,72	3,54
Top 100	1,87	3,60	5,18	2,88	2,83

Portfolio	5 Jahre	10 Jahre	15 Jahre	20 % Wirkung / RTM-Stress	Kosten-Stress
Alle 400	0,95	1,82	2,63	1,46	1,60

Die fokussierten Portfolios bleiben in allen dargestellten Sensitivitäten deutlich über einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1. Die breiteste Variante mit allen 400 Hotspots ist stärker vom Bewertungszeitraum abhängig und liegt bei nur fünf Jahren mit 0,95 knapp unter 1. Der 20-Prozent-Baseline-Abschlag zur Regression zur Mitte ist ein Stress-Test, keine empirisch kalibrierte Korrektur für Sachsen.

	Schlussfolgerung für ein Landesprogramm Die Studie spricht für ein risikobasiertes Vorgehen: (1) Top-50- bis Top-100-Standorte vor Ort prüfen, (2) geeignete Maßnahmen und tatsächliche Kosten bestimmen, (3) umsetzbare Projekte nach Sicherheitswirkung und Kostenwirksamkeit priorisieren und (4) Wirkung nach Umsetzung systematisch evaluieren.
--	--

Unter den zentralen Modellannahmen weisen gezielte Investitionen in sichere Schulwege ein hohes gesellschaftliches Nutzenpotenzial auf. Der stärkste und robusteste Befund ist nicht ein einzelner Punktwert, sondern die klare Konzentration des Schadens: Begrenzte Planungs- und Investitionsressourcen können zunächst auf eine überschaubare Zahl besonders belasteter Straßenräume fokussiert werden.

Die Analyse schafft damit eine belastbare Grundlage für die nächste Stufe der Entscheidung. Sie ersetzt keine standortbezogene Planung, macht aber transparent, wo eine vertiefte Prüfung besonders hohe gesellschaftliche Präventionschancen verspricht.

Methodischer Anhang und Quellen

A. Rechenlogik und Definitionen

Schritt	Formel / Regel
Historischer Schaden	Summe der monetarisierten UK1-, UK2- und UK3-Ereignisse 2021-2025
Jährliche Baseline	historischer Fünfjahresschaden / 5
Jährlich vermeidbarer Schaden	jährliche Baseline x Wirkungsannahme
Nutzenbarwert	jährlich vermeidbarer Schaden x Barwertfaktor
Investitionskosten	Zahl behandelter Hotspots x 125.000 Euro
Nutzen-Kosten-Verhältnis	Nutzenbarwert / Investitionskosten

Begriff	Definition
Schule	räumlicher Bezugspunkt; keine Interventionseinheit
Schulumfeld	Suchraum von maximal 500 Metern um einen Schulstandort
Unfallort	räumliche Häufung von Unfallereignissen innerhalb von 25 Metern
Hotspot	relevanter Unfallort mit mindestens fünf Personenschadenunfällen in mindestens einem rollierenden Dreijahresfenster
Schulwegbezug	zeitlich-räumliche Analyseannahme; kein amtlicher Nachweis des Wegezwecks
NKV	Barwert modelliert vermiedener gesellschaftlicher Unfallfolgekosten geteilt durch Investitionskosten

B. Zentrale Unsicherheiten und Kommunikationsgrenzen

Thema	Grenze der Aussage
Datenabdeckung	Unfallatlas enthält polizeilich registrierte Personenschadenunfälle; reine Sachschadenunfälle fehlen.
Wegezweck	Der tatsächliche Schulwegzweck eines einzelnen Ereignisses ist unbekannt.
Monetarisierung	Unfallkategorie enthält nicht die vollständige Zahl aller verletzten Personen; die Modellregel ist konservativ.
Wirkung	25 Prozent ist ein Portfolio-Transferwert, keine garantierte Wirkung an jedem Standort.
Kosten	125.000 Euro ist ein Portfolio-Durchschnitt, keine standortspezifische Kostenschätzung.
Machbarkeit	Nicht jeder Hotspot ermöglicht eine sinnvolle oder zusätzliche Maßnahme.
Regression zur Mitte	Historisch hohe Unfallzahlen können teilweise auch ohne Maßnahme zurückgehen.
Bewertungszeitraum	Die konkrete Wirkungsdauer hängt von Maßnahme und Umsetzung ab.

C. Quellen und Anmerkungen

1. Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag, Pressemitteilung vom 12. Juni 2026 zur Antwort der Staatsregierung auf die Kleine Anfrage Drs. 8/6924: Unfallkosten 2025 insgesamt 1.460.947.000 Euro. Die Größe wird ausschließlich als Kontext verwendet. Onlinequelle | Ergänzende Quelle
2. Sächsischer Landtag, Drs. 8/6592, Antrag „Mehr Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche - schwere Unfälle vermeiden“, eingegangen am 2. April 2026. Politischer Hintergrund; kein numerischer Modellinput. Onlinequelle
3. Statistisches Bundesamt, verletzte Kinder unter 15 Jahren 2024/2025 sowie Pressemitteilung zur Verkehrsbeteiligung und zeitlichen Verteilung der Unfälle von 6- bis 14-Jährigen. Onlinequelle | Ergänzende Quelle
4. Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Unfallatlas / Open Data, georeferenzierte Unfälle mit Personenschaden 2021-2025. Onlinequelle

5. Freistaat Sachsen, Sächsische Schuldatenbank, Datenexport der Schulstandorte. Onlinequelle
6. Bundesministerium für Verkehr, Forschungsprojekt „Aktualisierung der Kosten- und Wertansätze der Bundesverkehrswegeplanung“, aktualisierte Fassung. Verwendet werden die BAST-basierten Unfallkosten 2021 sowie Kapitel 3, Tabelle 3-6 und S. 24-25 zur sozialen Diskontrate von 1,7 Prozent. Der Bericht schlägt die Beibehaltung dieses Satzes für künftige BVWP-Anwendungen vor. Onlinequelle
7. Statistisches Bundesamt, Verbraucherpreisindex: Jahresdurchschnitt 2021 = 103,1; Juni 2026 = 124,6; Basis 2020 = 100. Onlinequelle | Ergänzende Quelle
8. Bundesanstalt für Straßenwesen, MaKaU - Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen. Fachlicher Bezug für die Notwendigkeit einer standortbezogenen Konflikt- und Maßnahmenprüfung. Onlinequelle
9. Unfallforschung der Versicherer, Evaluation „Verkehrssicherheit in Münster“: 24 Prozent weniger Unfälle mit Personenschaden an behandelten Unfallhäufungsstellen. Grundlage des auf 25 Prozent gerundeten zentralen Transferwerts. Onlinequelle
10. Land Berlin, „Bau von Querungshilfen für Fußgängerinnen und Fußgänger“: erstes Maßnahmenpaket mit rund 40 Einzelmaßnahmen und rund 3,5 Millionen Euro Investitionssumme. Onlinequelle
11. Statistisches Bundesamt, Baupreisindex Straßenbau: 1. Quartal 2026 = 142,9 bei Basis 2021 = 100. Verwendet zur Fortschreibung des Berliner Kostenankers. Onlinequelle
12. Federal Highway Administration, „Project Evaluation Using Empirical Bayes“. Methodischer Referenzpunkt zum Risiko der Regression zur Mitte; im Hauptmodell wird kein Empirical-Bayes-Verfahren implementiert. Onlinequelle

Daten- und Rechenstand: Excel-Arbeitsdatei ImpactScan_Hotspots_Potenzial_2026_v2.0_extern.xlsx; Datenbasis 2021-2025; Preisstand 2026; zentraler realer Diskontsatz 1,7 Prozent. Rundungsdifferenzen sind möglich.

Herausgeber und Kontakt

Herausgeber

ValuePolitics GmbH
Talstraße 54 a
01156 Dresden
Deutschland

Autor

Mathias Weilandt, Staatssekretär a.D.

Verantwortlich für journalistisch-redaktionelle Inhalte

Mathias Bernd Weilandt
gemäß § 18 Abs. 2 MStV

Kontakt

Presse und Recherche: presse@valuepolitics.com
Fachliche Rückfragen: kontakt@valuepolitics.com
Impressum: valuepolitics.com/impressum