

Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020

Berlin Sicher Mobil

Inhalt

1	Bilanz der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit	2
1.1	Verkehrsunfallentwicklung.....	2
1.2	Meilensteine der Maßnahmenumsetzung des Aktionsprogramms 2010	2
2	Organisation und Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit	9
2.1	Zusammenarbeit und Verantwortlichkeiten.....	9
2.2	Strukturelle Basis der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin.....	10
2.3	Kosten- und Ressourcenentwicklung	12
3	Handlungsfelder, Ziele, Zielgruppen und Leitlinien	14
3.1	Handlungsfelder.....	14
3.2	Ziele	15
3.3	Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit	16
3.4	Leitlinien.....	18
4	Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Aktionsprogramm 2020	20
4.1	Vorbemerkung zur Grundstruktur.....	20
4.2	Verkehrssicherheitsarbeit (VSA).....	21
4.3	Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS).....	24
4.4	Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME).....	29
4.5	Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM).....	34
4.6	Netzwerkarbeit (NWA)	37
Anhang 1:	Aktionsprogramm 2020 – Maßnahmenkatalog im Überblick	39
Anhang 2:	Unterzeichner der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit	40

1 Bilanz der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit

1.1 Verkehrsunfallentwicklung

Die **Verkehrsunfallentwicklung** war in Berlin bis Mitte der 2000er Jahre langjährig tendenziell rückläufig. Dies hat sich nach 2006 nicht fortgesetzt. Bis Ende 2012 war vielmehr in zwei diskontinuierlichen Teilschritten eine Zunahme um rund 8 % festzustellen. Eine Trendaussage ist derzeit kaum möglich.

2012 waren erneut rund 130.000 Straßenverkehrsunfälle zu verzeichnen. Die im Folgenden dargestellten Abbildungen sind nicht nach Geschlechtern differenziert, im Verkehrssicherheitsbericht 2013 verweist jedoch ein eigenes Kapitel darauf, wo dieser Aspekt fachlich zum Tragen kommt.

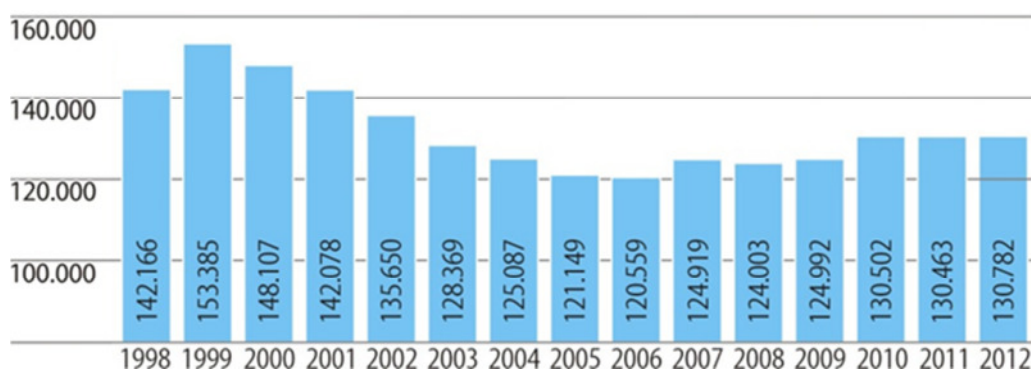


Bild 1: Entwicklung der Verkehrsunfälle in Berlin von 1998 bis 2012

Erfreulich ist, dass die überwiegende Zahl der Verkehrsunfälle lediglich zu Sachschäden führt. Der Anteil der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** an den Verkehrsunfällen liegt seit 2004 mit leichten Schwankungen bei rund 11 %. Dies galt auch 2012.

Bezogen auf **schwer verletzte und getötete Verkehrsunfallopfer** im Berliner Stadtgebiet (Bild 2) wurde im Kalenderjahr 2010 – Zielhorizont des ersten Verkehrssicherheitsprogramms – ein historischer Tiefstand erreicht: Rund 15.000 Menschen verunglückten im Straßenverkehr, rund 1.700 Personen wurden dabei schwer und 44 tödlich verletzt.

In den Jahren 2011 und 2012 stieg die Anzahl der Verunglückten wieder auf rund 17.000 Personen an, davon wurden rund 2.000 Personen schwer verletzt. Mit 42 getöteten Personen war 2012 erfreulicherweise der absolut geringste Wert seit Beginn der Berliner Unfallstatistik zu verzeichnen.

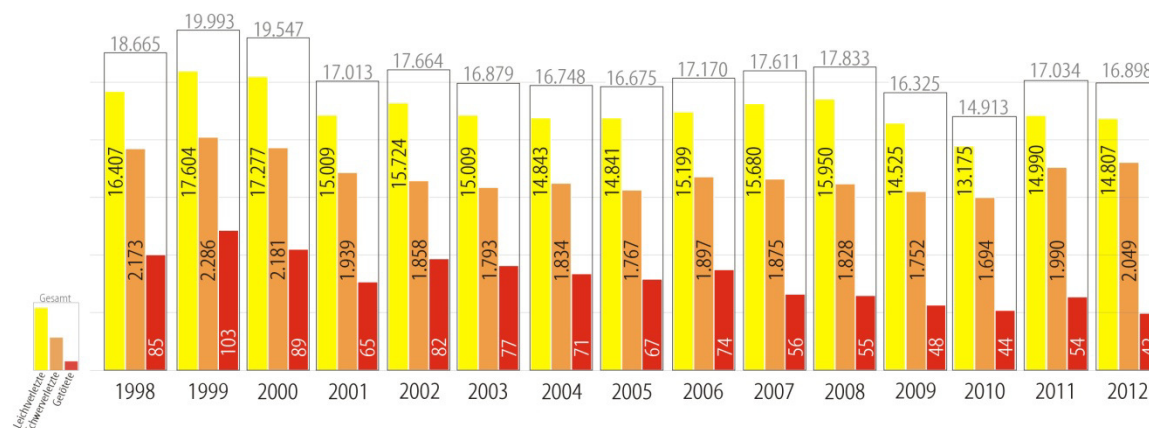


Bild 2: Entwicklung der Verkehrsunfallopferzahlen in Berlin von 1998 bis 2012

Seit dem Jahr 2001 konnte damit im Hinblick auf leicht verletzte und schwer verletzte Personen kein nachhaltiger Rückgang der Verunglücktenzahlen erzielt werden. Die im Verkehrssicherheitsprogramm 2010 festgesetzte zentrale **Zielgröße „Minus 30 Prozent“** bei schwer Verunglückten (Getötete und Schwerverletzte zusammen genommen) wurde damit deutlich verfehlt. Gegenüber dem Ausgangsjahr 2004 ergab sich 2011 - beide Kategorien zusammen genommen - vielmehr ein Zuwachs von über 7 %.

Lediglich bei den Getöteten ist seit Ende der 90er Jahre ein relativ stabiler positiver Trend zu verzeichnen. Mit 42 Getöteten lag das Jahr 2012 um 41 % unter dem Ausgangswert des ersten Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2004 – in dieser Kategorie konnte also die Zielgröße „Minus 30 Prozent“ immerhin deutlich unterboten werden.

Überwiegend handelt es sich bei den getöteten und schwer verletzten Unfallopfern im Berliner Stadtgebiet um Menschen, die sich **zu Fuß** oder **mit dem Rad** fortbewegt haben. Je schwerer die Unfallfolgen, desto häufiger sind die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden betroffen (Bild 3).

Drei Viertel der im Straßenverkehr Getöteten gehörten den nicht motorisierten Verkehrsteilnahmegruppen an, darunter 17 Frauen oder Männer, die sich **zu Fuß** sowie 15 Frauen oder Männer, die sich **mit dem Rad** fortbewegt haben. Darüber hinaus wurden im Jahr 2012 von den zu Fuß gehenden Menschen 545, von den Rad fahrenden Menschen 643 bei Verkehrsunfällen schwer verletzt. Zusammen sind das 57 % aller Schwerverletzten.

Dritte maßgebliche Risikogruppe der Verkehrsteilnahme sind Personen, die **motorisiert Zweirad fahren**. Sechs Menschen wurden 2012 auf motorisierten Zweirädern (Mofa, Moped, Motorroller, Motorrad) getötet, 422 Menschen wurden schwer verletzt.

Zusammen genommen sind somit nahezu alle Getöteten (90 %) und mehr als drei Viertel der Schwerverletzten (77 %) den genannten drei Risikogruppen zuzurechnen. Für Rad fahrende und Menschen, die sich mit motorisierten Zweirädern fortbewegen, gilt darüber hinaus, dass sie erheblich höhere Anteile an den Verkehrsunfallopfern mit schweren Unfallfolgen aufweisen, als dies ihrem Modal Split, das heißt ihrem Anteil (Hauptverkehrsmittel) an den täglichen Wegen der Berliner Bevölkerung entspricht (Bild 3). Wo motorisierte Zweiräder genutzt werden, liegt dieses Verhältnis sogar bei etwa dem 20-fachen, bei den Fahrradfahrenden bei dem 2,4-fachen.

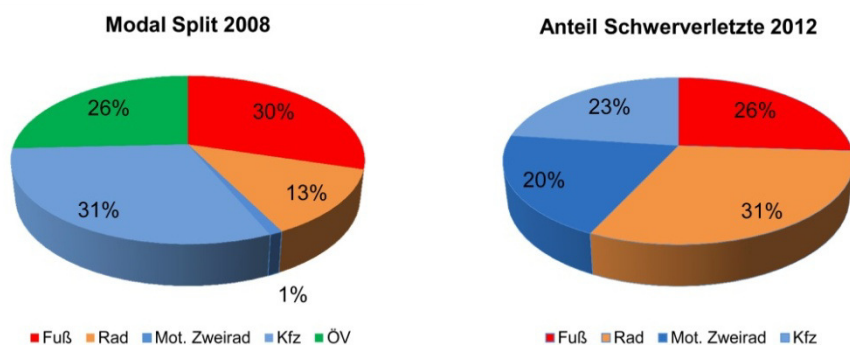


Bild 3: Anteil der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet im Jahr 2012 Schwerverletzten (Getötete einbezogen) im Vergleich zum städtischen Modal Split von 2008

Im Hinblick auf das Lebensalter ist eine besondere Risikogruppe zu benennen. **Seniorinnen und Senioren** (65 Jahre und älter) wurden im Jahr 2012 mit rund einem Drittel (38 %) überproportional zu ihrem Anteil an der Berliner Bevölkerung (19,0 %) bei Verkehrsunfällen getötet.

Bei differenzierter Betrachtung von Alter und der entsprechenden Verkehrsteilnahme ergeben sich unter besonderer Berücksichtigung der schwer Verunglückten (Schwerverletzte und Getötete) folgende **alters- und verkehrsteilnahmebezogene Risikogruppen**:

- Kinder im Schulalter (6- bis 14-Jährige) sowie Jugendliche und Menschen, die das Alter von 74 Jahren überschritten haben wenn sie zu Fuß gehen,
- Ältere Schulkinder (11- bis 14-Jährige), die Rad fahren,
- Junge Erwachsene (18- bis 24-Jährige), die motorisierte Zweiräder oder PKWs fahren.

Besonders gefährdet sind darüber hinaus Mitfahrende auf motorisierten Zweirädern und in Pkw sowie Jugendliche und zunehmend auch Menschen mittleren Alters, die Rad fahren (25- bis 64-Jährige).

Am Verkehr teilnehmende Personen mit Wohnadresse in Berlin verursachen in nicht unerheblichem Maße auch **Unfälle auf Straßen im Nachbarland Brandenburg**. Im Kalenderjahr 2011 wurden jeweils rund 8 % aller polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Personenschaden in Brandenburg von aus Berlin kommenden Personen verursacht, die PKWs oder Fahrräder fuhren oder zu Fuß gingen. Im Bereich des Motorradfahrens waren sogar rund 24 % der auf Brandenburgischen Straßen erfassten Personen, die Unfälle verursachten, in Berlin gemeldet.

Vor allem im Kraftfahrzeugverkehr ist den die Wagen Steuernden offenbar nicht ausreichend bewusst, dass die höheren Geschwindigkeiten auf den Brandenburgischen Landstraßen in der Regel auch schwerere Unfallfolgen nach sich ziehen. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurden die Straßenverkehrsbehörden in Brandenburg 2011 ermächtigt, unter bestimmten Bedingungen außerorts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h zu erlassen. Im Zuge von Alleen – die in Brandenburg vielerorts ein besonderes Kulturgut darstellen – soll dies beispielsweise dazu dienen, einerseits den wertvollen Baumbestand zu erhalten und andererseits die Unfallfolgen zu verringern.

Motorradfahrende verunglücken in Brandenburg überdurchschnittlich häufig. Nach Aussagen der Brandenburgischen Polizei fallen hierbei beispielsweise ältere Personen auf, die „wieder einsteigen“ und offenbar die besonderen Unfallrisiken des Motorradfahrens auf Landstraßen – im Unterschied zum Stadtverkehr in Berlin – unterschätzen. Auffällig sind nach polizeilichen Aussagen auch Unfälle von Einzelpersonen, die aus Motorradverbänden herausfahren.

Unfälle von Radfahrenden aus Berlin ereignen sich vorrangig an Knotenpunkten und innerhalb von Ortschaften in Brandenburg. Hier erscheint daher eine besondere Sorgfaltspflicht notwendig.

Unfälle im fußläufigen Verkehr betreffen teilweise auch Menschen aus Berlin, die mit Inline-Skates in Brandenburg unterwegs sind, beispielsweise auf dem „Fläming-Skate“ im Landkreis Teltow-Fläming, und hier die Verletzungsrisiken bei Kollisionen untereinander wie auch mit Fußgängerinnen oder Fußgängern unterschätzen.

Im **Vergleich der vier deutschen Millionenstädte** belegt Berlin hinsichtlich ausgewählter, mittels der Einwohnerzahl gewichteter Kennwerte einen oberen Rang (Tab. 1), wobei die Darstellung hier noch nicht nach Geschlecht differenziert. Beim Anteil der Schwerverletzten weist Hamburg im Mittel der drei betrachteten Jahre 2010-2012 den günstigsten Wert auf, hinsichtlich der Getöteten liegt der Durchschnittswert in den drei Vergleichsstädten ungünstiger als in Berlin. In Bezug auf die Verletzungsschwere rangiert Berlin lediglich auf dem dritten Platz – in Hamburg werden im Straßenverkehr Verunglückte im Durchschnitt deutlich seltener schwer verletzt als in den drei anderen Großstädten.

Tab. 1: Vergleich der vier deutschen Millionenstädte im Hinblick auf ausgewählte, gewichtete Verkehrsunfallkennwerte im Durchschnitt der Kalenderjahre 2010 bis 2012

Stadt	Verunglückte je 100.000 Einwohner (Frauen+Männer)	Schwerverletzte je 100.000 Einwohner (Frauen+Männer)	Getötete je 1 Million Einwohner (Frauen+Männer)	Anteil schwerer Verletzungen an den Verunglückten (Frauen+Männer)
Berlin	475	56	14	12,0 %
Hamburg	540	45	17	8,5 %
München	549	59	17	11,0 %
Köln	507	63	25	13,0 %

Diese Ergebnisse lassen jedoch kaum relevante Schlussfolgerungen zur Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit zu. Hierzu wären differenziertere Betrachtungen erforderlich, die neben dem Verkehrsunfallgeschehen auch die jeweiligen Raum- und Verkehrsstrukturen (z. B. Siedlungsstruktur, Straßennetz, öffentliches Verkehrssystem und Modal Split betreffend) sowie Geschlechterdifferenz zu berücksichtigen hätten.

Sinnvoller erscheint demgegenüber ein **Vergleich zur Bundesstatistik der Verkehrsunfallentwicklung auf innerörtlichen Straßen** (Bild 4). Dabei fällt auf, dass sich im Zeitraum von 1998 bis Ende 2012 in Berlin nur in Bezug auf Getötete (minus 50 %) und Leichtverletzte (minus 10 %) qualitativ vergleichbare Entwicklungen wie auf Bundesebene ergeben haben. Bezogen auf Schwerverletzte verläuft die Entwicklung in Berlin dagegen deutlich ungünstiger als die Entwicklung innerorts auf Bundesebene – die Lücke zwischen beiden Kurven klafft zunehmend auseinander.

Im Vergleich der absoluten Zahlen zeigt sich außerdem, dass von 1998 bis Ende 2012 der Anteil der schweren Verletzungen (Getötete und Schwerverletzte) an den Verunglückten bei Innerortsunfällen auf Bundesebene von 18 % auf 14 % zurückging, während er in Berlin nahezu unverändert bei rund 12 % blieb. Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden, liegt somit in Berlin weiter unter demjenigen auf Innerortsstraßen auf Bundesebene, konnte jedoch im Unterschied dazu im genannten Zeitraum nicht weiter verringert werden.

Insgesamt verweist der Vergleich auf die vordringliche Notwendigkeit, die Anzahl und den Anteil der auf den Berliner Straßen Verunglückten mit schweren Verletzungen (Getötete und Schwerverletzte) nachhaltig zu reduzieren.

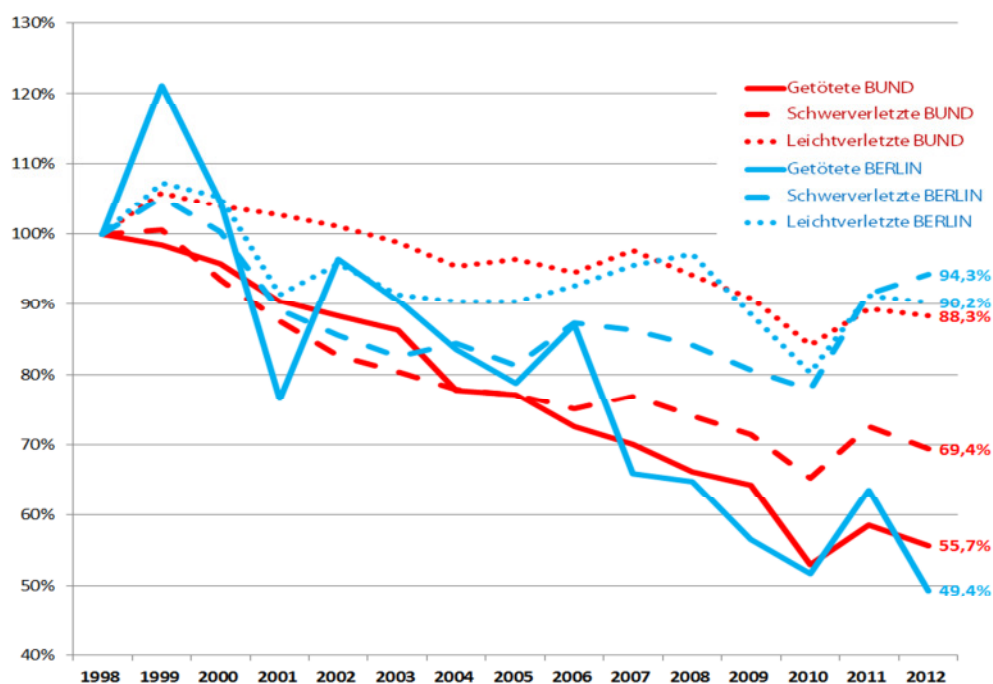


Bild 4: Entwicklung der Verkehrsunfallopferzahlen nach Verletzungsschwere in Berlin im Vergleich zum Bundesgebiet (nur innerorts) von 1998 bis 2012

Die **Ergebnisse der differenzierten Unfallanalysen** in den vergangenen Kalenderjahren¹ führten wiederholt zu der Schlussfolgerung, dass eine grundlegende Neubewertung und -ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin im Hinblick auf Ziele und Zielgruppen nicht erforderlich erschien. Dies gilt weiterhin:

- Die besondere Schwerpunktsetzung bei den Risikogruppen der Kinder im Schulalter (6- bis 14-Jährige), Jugendlichen (15- bis 17-Jährige) und jungen Erwachsenen (18- bis 24-Jährige) bleibt vor dem Hintergrund der festgestellten Entwicklungen sinnvoll und notwendig, jedoch ohne Nachlassen in Bezug auf andere Risikoaltersgruppen.
- Bei Schulkindern und Jugendlichen betrifft dies vor allem diejenigen, die sich zu Fuß fortbewegen, bei den älteren Schulkindern (11- bis 14-Jährige) zusätzlich auch Radfahrende, bei jungen Erwachsenen sowohl diejenigen, die motorisierte Zweiräder nutzen als auch diejenigen, die Pkws fahren und deren Mitfahrende.
- Einen besonderen Fokus erfordern die Menschen im Alter von über 74 Jahren, die zu Fuß gehen (insbesondere Frauen), weil sie im Falle eines Unfalls erheblich häufiger als andere Altersgruppen schwer verletzt oder getötet werden.

Im Hinblick auf den **Erfolg der seit Inkrafttreten des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin 2010 umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen** wirken – nach kurzfristig günstig erscheinendem Trend in den Jahren 2009 und 2010 – die neueren Entwicklungen im Berliner Unfallgeschehen in den beiden Kalenderjahren 2011 und 2012 eher ernüchternd. Eine zuverlässige Beurteilung längerfristiger Maßnahmenwirkungen ist vor diesem Hintergrund (noch) kaum möglich.

¹ Siehe hierzu die Verkehrssicherheitsberichte 2007 bis 2013. Der nächste Verkehrssicherheitsbericht wird zum Verkehrssicherheitsforum im Juni 2014 vorgelegt werden können.

Eine Reihe von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin 2010 dienten der vorrangigen Aufgabe, eine wirksame und tragfähige Basis für eine langfristig angelegte, systematische Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin herzustellen (siehe „Meilensteine“ im folgenden Abschnitt 2.2). An dieser Stelle langfristige Stabilität und Kontinuität zu schaffen, die vor sieben Jahren begonnene Arbeit systematisch weiterzuführen, das Netzwerk der Kooperationspartner zu verdichten und auszuweiten und keinesfalls nachzulassen bei den teilweise erheblichen Anstrengungen – dies stellt gerade vor dem Hintergrund der gegebenen „mageren“ Zwischenbilanz eine vordringliche Aufgabe des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 dar.

Neben den allgemeinen Gründen wie z. B. Witterungseinflüssen mit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung spielen im Unfallgeschehen langfristige strukturelle Veränderungen eine Rolle, allen voran die kontinuierliche Zunahme der älteren Bevölkerung und die offenbar anhaltende Zunahme der Modal Split-Anteile des fußläufigen und Radverkehrs in Berlin seit Ende der 90er Jahre². Auch der Bestand an motorisierten Zweirädern hat in Berlin in den vergangenen zehn Jahren um rund 35 % zugenommen. Dies gilt es in die Verkehrssicherheitsarbeit ebenfalls konsequent einzubeziehen.

Die vorliegenden Unfallanalysen bieten trotz zunehmender Differenzierung noch zu wenig Rückschluss im Hinblick auf Ursachen und Hintergründe der neueren Entwicklungen. Hierzu bedarf es weiterer Untersuchungen. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vor allem daran zu messen, in wie weit sie die Ursachen von Verkehrsunfällen, insbesondere solchen mit schweren Folgen für die beteiligten Personen, wirksam bekämpfen oder zumindest die Unfallauswirkungen und die Verletzungsschwere maßgeblich zu vermindern helfen.

Die vorliegenden Erkenntnisse zum Unfallgeschehen auf Berliner Straßen legen nahe, in den kommenden Jahren einen besonderen Schwerpunkt auf die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern und motorisierten Zweiradfahrern zu legen. In beiden Fällen sind die Unfallentwicklungen Besorgnis erregend.

Gleichzeitig muss ein Hauptaugenmerk künftiger Verkehrssicherheitsarbeit darauf liegen, die Anzahl und den Anteil der schweren Verkehrsunfälle und der dabei zu Schaden gekommenen Menschen (Getötete und Schwerverletzte) nachhaltig weiter zu verringern. Eine maßgebliche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Qualität der Infrastruktur im fußläufigen und Radverkehr, das Geschwindigkeitsniveau und -verhalten im Kraftfahrzeugverkehr sowie die Wirksamkeit polizeilicher Verkehrsüberwachung und -kontrolle.

1.2 Meilensteine der Maßnahmenumsetzung des Aktionsprogramms 2010

Wesentliche **Maßnahmen des Aktionsprogramms 2010**, in zwei Teilschritten 2005 und 2007 als konkretes Handlungskonzept zum Verkehrssicherheitsprogramm 2010 auf den Weg gebracht, konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden. Besondere Meilensteine der Maßnahmenumsetzung waren:

- 2005 Gründung der **Berliner Charta für die Verkehrssicherheit**, in der mittlerweile rund 20 freie Träger, Organisationen oder Institutionen und 10 behördliche Mitglieder kooperieren,
- Unterzeichnung der **Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit** (European Road Safety Charter; www.erscharter.eu) durch die Stadt Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, im Jahr 2009 erneuert,

² Bei repräsentativen Mobilitätsuntersuchungen wurden in Berlin 1998 Modal Split-Anteile von 25 % im fußläufigen Verkehr und 10 % im Radverkehr ermittelt; 2008 lagen diese Anteile bei 30 % im fußläufigen Verkehr und 13 % im Radverkehr. „Verlierer“ war der Kraftfahrzeugverkehr, der gleichzeitig im Hinblick auf Verkehrssicherheit ein deutlich geringeres Risiko aufweist wie die beiden nicht motorisierten Verkehrsarten; siehe z. B. Verkehrssicherheitsbericht 2013.

Erstmalige Durchführung des **Verkehrssicherheitsforums**³ als jährliche Veranstaltung zum Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern bzw. Partnerinnen der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit sowie darüber hinaus als gemeinsames Kommunikations-, Beratungs- und Evaluationsinstrument für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin,

Einrichtung der **Unfallkommission** auf gesamtstädtischer Ebene mit Federführung bei der im Vorjahr (2004) als nachgeordnete Sonderbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt neu installierten Verkehrslenkung Berlin (VLB),

Auflage eines Förderprogramms der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur Ausweitung der **Verkehrs- und Mobilitätserziehung** in den Schulen durch gezielte Angebote und Aktivitäten von freien Trägern der Berliner Charta, verwaltet und betreut durch die VLB und seither jährlich neu zur Verfügung gestellt,

2005 -2007 Modernisierung und Erweiterung der **Überwachungstechnik** der Polizei Berlin mit erheblichen Mitteln der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2,1 Mio. Euro), seither weitere Modernisierung und Erneuerung in Richtung digitaler Überwachungstechnik und Optimierung der Bußgeldverwaltung,

Anschaffung von 80 Dialog-Displays als ergänzende Maßnahme zur polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung mit dem Ziel, ein angepasstes Geschwindigkeitsverhalten der Kraftfahrzeuge steuernden Menschen (ohne Ahndung von Überschreitungen) zu unterstützen; der Einsatz erfolgt durch die Bezirke vorrangig in Tempo 30-Zonen, die Ausrüstung wurde mittlerweile auf rund 110 Geräte erweitert,

2007 Erstmalige Herausgabe des **Verkehrssicherheitsberichts** als Instrument zur jährlichen Evaluierung der Verkehrsunfallentwicklung auf Basis einer differenzierten Analyse der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik des jeweiligen Vorgängerjahres sowie zum Monitoring der laufenden Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms, gleichzeitig Diskussions- und Beratungsgrundlage für das jährliche Verkehrssicherheitsforum,

2007/08 Einführung des **Sicherheitsaudits** zur Prüfung von Straßenbauprojekten in Berlin mit Ausbildung von verwaltungsinternen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu zertifizierten Sicherheitsauditoren,

2008 Online-Schaltung der **Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de** zur Verbesserung der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zu Verkehrssicherheitsthemen, -angeboten und -aktivitäten sowie zur Vernetzung aller an der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin Beteiligten und Interessierten,

Durchführung eines Pilotprojekts zum **Kinderstadtplan Berlin**, das in einen Leitfaden mündete und als Erfahrungsgrundlage für die seither laufenden Unterrichts- und Beteiligungsprojekte an Berliner Grundschulen dient,

2012 Start der **„Rücksicht“-Kampagne**, die in den kommenden Jahren die Radverkehrssicherheit und Konfliktvermeidung im Stadtverkehr noch stärker in den Fokus nehmen und damit zu einem insgesamt entspannteren Verkehrsklima auf den Berliner Straßen führen soll.

³ Das Verkehrssicherheitsforum wurde im Jahr 2004 zunächst als Beratungsgremium zur Aufstellung des ersten Berliner Verkehrssicherheitsprogramms einberufen. Es tagte im Rahmen dieses Prozesses insgesamt dreimal. Die Weiterführung nach Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms durch den Berliner Senat im Frühjahr 2005 erschien insofern folgerichtig. Seit dem vierten Zusammentreffen im Frühsommer 2005 findet das Forum jährlich im Juni statt.

Als wesentliche Infrastrukturmaßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms laufen zudem seit 2005 die kontinuierliche Umsetzung des **Radverkehrsstreifenprogramms** und des **Zebrastreifenprogramms**. Bis Ende 2012 wurden aus beiden Programmen 130 km Radverkehrsanlagen und 297 Überwege für Fußgängerinnen und Fußgänger neu realisiert. Darüber hinaus wurden im Rahmen von laufenden Straßenumbau- und Straßenausbaumaßnahmen weitere Radverkehrsanlagen sowie eine große Anzahl von Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen zur Sicherung von Überquerungsstellen hergestellt.

Die im Frühjahr 2010 in einem Leitfaden zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Berliner **Jugendverkehrsschulen** (27 Standorte) aufbereiteten Erkenntnisse und Empfehlungen konnten bislang nicht umgesetzt werden. Eine dauerhafte Sicherung der Jugendverkehrsschulen als Ort für die schulische Radfahrausbildung und darüber hinaus gehende Trainings- und Beratungsangebote mit Schwerpunkt bei der Fahrradmobilität steht noch aus.

Die seit 2005 laufenden Aktivitäten zur Verbesserung der **Kooperation und Vernetzung** der auf Basis der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit zusammenarbeitenden Institutionen zeigen positive Wirkung. Eine Vielzahl von unverzichtbaren Aktionen und Aktivitäten gehen mittlerweile aus der Kooperation hervor. Die Netzwerkarbeit ist daher in jedem Falle konsequent weiterzuführen, zu intensivieren und auf weitere Kooperationen und Basisaktivitäten auszudehnen.

2 Organisation und Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit

2.1 Zusammenarbeit und Verantwortlichkeiten

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 sieht im Grundsatz eine **ressortübergreifende Zusammenarbeit und Maßnahmenverantwortlichkeit** von vier gleichwertigen Partnerinnen vor, die jedoch innerhalb des Aktionsprogramms bezogen auf ihre spezifischen Kompetenzbereiche unterschiedliche Aufgabenschwerpunkte übernehmen:

- Die formale Zuständigkeit (Federführung) für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und Bündelung knapper Ressourcen ist innerhalb der Hauptverwaltung Aufgabe des zuständigen Referates der **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt** (SenStadtUm). Hier liegt auch die Hauptverantwortlichkeit für die Umsetzung der Maßnahmen in den Handlungsfeldern Verkehrsinfrastruktur, Monitoring und Evaluation sowie Vernetzung. Im Bereich der außerschulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung wirkt sie unterstützend mit und ist verantwortlich für die Durchführung von stadtweiten Verkehrssicherheitskampagnen.

Als Sonderbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB) in ihrer Funktion als zentrale Straßenverkehrsbehörde für alle Maßnahmen und Aktivitäten zuständig, die den fließenden Verkehr auf dem Berliner Hauptstraßennetz regeln. Als solche hat sie die Federführung innerhalb der Unfallkommission inne. Sie vergibt und verwaltet darüber hinaus finanzielle Zuwendungen und Sachmittel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur Förderung von Maßnahmen freier Träger in den Bereichen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sowie Information und Aufklärung zu Verkehrssicherheitsthemen.

Für den ruhenden Verkehr und für den Verkehr auf den Nebenstraßen sind die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke zuständig. Dies betrifft auch die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen im Nebennetz.

- Innerhalb der **Senatsverwaltung für Inneres und Sport** (SenInnSport) trägt die Polizei Berlin die Hauptverantwortung für die Bereiche der Verkehrsunfallbekämpfung, -prävention und -statistik. Auf Grundlage einer Unfalldatenbank werden monatliche Lagebilder zum Unfallgeschehen hinsichtlich der Schwerpunktbereiche und Häufungsstellen erstellt und durch das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg veröffentlicht. Jährlich wird eine Verkehrsofferbilanz vorgelegt. Die Unfallanalyse erfolgt auf Unfall-

ursachen und Unfalltypen bezogen und bezieht dabei eine rechtliche Betrachtung der verletzen Normen mit ein. Ziel ist eine konsequente Ahndung ordnungswidrigen Verhaltens und eine durch präventive Maßnahmen beeinflusste nachhaltige Änderung problematischer Verkehrsverhaltensmuster.

Ein Schwerpunkt der polizeilichen Tätigkeit liegt im Bereich der Verkehrsunfallprävention (Verkehrssicherheitsberatung, Schulung, Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrsraumgestaltung). Die zur Verkehrssicherheit Beratenden in den Direktionen und Abschnitten sind in hohem Umfang in der vorschulischen und schulischen Verkehrserziehung tätig. Ein Schwerpunkt ist die Unterstützung der Radfahrausbildung in den Grundschulen. Gemeinsam mit Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträgern arbeitet die Polizei in der Unfallkommission an der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und -linien.

- Die **Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft** (SenBJW) ist verantwortlich für den Maßnahmenbereich der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung. Sie unterstützt und berät als oberste Schulaufsichtsbehörde die Schulen im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Durchführung von Pilotprojekten sowie Implementierung von Maßnahmen der Verkehrs- und Mobilitätsbildung und koordiniert zentral die dezentrale, das heißt bezirksweise organisierte Fortbildung für Lehrerinnen und Lehrer („Regionale Fortbildungen“).

Die Berliner Bezirke übernehmen als Außenstellen der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft die Verantwortung für die Regionale Schulaufsicht und Lehrerfortbildung. Sie sind außerdem, mit organisatorisch unterschiedlicher Zuordnung zu Ämtern bzw. Dienststellen, zuständig für die Jugendverkehrsschulen.

Das Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) verantwortet die schulformübergreifende Qualifizierung von Multiplikatorinnen und Multiplikatoren, die im Rahmen der Regionalen Fortbildungen unter anderem auch Themen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung anbieten.

- Wesentliche Maßnahmenbereiche innerhalb der Verkehrssicherheitsarbeit finden in Kooperation mit oder federführend durch **die in der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit mitwirkenden freien Träger** statt. Deren Maßnahmenschwerpunkte liegen in den Bereichen der schulischen und außerschulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung. Eine wirksame Netzwerkarbeit ist ohne die Charta und ihre Mitglieder nicht denkbar. Beratend und unterstützend wirken die freien Träger zudem im Bereich Monitoring und Evaluation mit.

2.2 Strukturelle Basis der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin steht mittlerweile auf einer soliden Basis. Eine solche Basis zu etablieren war ein maßgebliches Ziel der Verkehrssicherheitsprogramms 2010.

Schon seit vielen Jahren führt die Polizei eine auch nach Geschlecht differenzierende **Verkehrsunfallstatistik** auf Basis der bei Straßenverkehrsunfällen im Stadtgebiet systematisch erfassten Verkehrsunfalldaten. Wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse zum Unfallgeschehen werden auf die Kalenderjahre bezogen aufbereitet und in der jährlich herausgegebenen **Verkehrsofferbilanz** (www.berlin.de/polizei/verkehr/) veröffentlicht.

Die **Unfallkommission** arbeitet seit ihrer Konstituierung im Dezember 2005 konsequent an der Beseitigung von Unfallschwerpunkten (Unfallhäufungsstellen und -linien) im Berliner Straßennetz. Rund 6 bis 7 Sitzungen finden jährlich statt. Die Kommission verfügt über eigene Haushaltsmittel in Höhe von rund einer Million Euro jährlich, die in vollem Umfang der Maßnahmenumsetzung zugutekommen. Bisher wurden über 130 Maßnahmen beraten, rund zwei Drittel davon ganz oder teilweise realisiert. Die Unterstützung der Bezirke bei der Entschärfung von Unfallschwerpunkten im Nebennetz stellt eine wichtige ergänzende Aufgabe der Unfallkommission dar.

Als prophylaktisches Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßennetz findet das **Sicherheitsaudit für Straßen (SAS)** in der Planungs- und Entwurfspraxis bezogen auf das Hauptverkehrsstraßennetz mittlerweile gezielt Anwendung. Wie die vorliegenden Forschungserkenntnisse belegen, führen Sicherheitsaudits insbesondere zur Aufdeckung von Planungsdefiziten im Hinblick auf den Rad- und fußläufigen Verkehr. Es besteht somit ein hoher Nutzen für zwei Hauptzielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms. Die Qualität der Auditierungsprozesse wird durch regelmäßige Schulungen für die Audits Durchführenden gesichert.

Der **Verkehrssicherheitsbericht** wird seit 2007 jährlich herausgegeben und als Dokument zum Online-Download veröffentlicht (www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/). Er dient zur Evaluierung der Verkehrssicherheitsentwicklung und zum Monitoring des jeweils erreichten Standes der Maßnahmenumsetzung. Grundlage für die Bewertung der Verkehrssicherheitsentwicklung ist eine differenzierte jährliche Unfallanalyse, der die Daten der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik zugrunde liegen. Je nach aktuellem Bedarf und vorliegenden Erkenntnissen erfolgt auch eine weitergehende Differenzierung der Analysestruktur, zusätzliche Aspekte werden bei Bedarf in die Analyse einbezogen. Kurzbeiträge zum Stand der Maßnahmenumsetzung, durch Recherche bei den Akteuren zusammengetragen, sowie eine Zusammenstellung von ausgewählten neuen Erkenntnissen aus der Unfallforschung im abgelaufenen Jahr vervollständigen den Bericht.

Die im Jahr 2005 gegründete **Berliner Charta für die Verkehrssicherheit** stellt den formalen Rahmen für das Netzwerk der in Berlin mit Verkehrssicherheit befassten Institutionen und freien Träger dar. Sie weist mittlerweile über 30 Mitglieder auf, die eine Vielzahl von Basisaktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Ansprache von Zielgruppen erbringen und dabei in zunehmendem Maße gemeinsam agieren.

Alle an der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms mitwirkenden Institutionen, insbesondere die Charta-Mitglieder, arbeiten gemeinsam im **Verkehrssicherheitsforum** mit. Das Forum stellt das zentrale Gremium der Organisationen in freier Trägerschaft der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin dar. Es wird jährlich (i. d. R. im Juni) ausgerichtet und dient:

- zum Erfahrungsaustausch zwischen den lokalen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit,
- zur Beratung der im Verkehrssicherheitsbericht aufbereiteten Ergebnisse der evaluierten Verkehrsunfallstatistik und erzielten Umsetzungsstände in Bezug auf die Maßnahmen des Aktionsprogramms sowie zur Verabschiedung des Berichtes,
- zur Beratung von Schlussfolgerungen und Handlungsbedarf, die sich aus Verkehrssicherheitsentwicklung und Maßnahmenumsetzungen für die kommende Zeitepisode ergeben,
- zur Absprache von weitergehenden Beratungen in anderen, spezifischen Konstellationen zwischen den am Forum Beteiligten.

Zum Verkehrssicherheitsforum werden Personen eingeladen, die in der Verkehrssicherheitsarbeit anderer Großstädte und Bundesländer tätig sind, mit denen eine kooperative Vernetzung besteht oder vorgesehen ist. Externe Fachleute, insbesondere solche aus dem Bereich der Unfallforschung, nehmen regelmäßig teil, um aktuelle Erkenntnisse zur weiteren Qualifizierung der Verkehrssicherheitsarbeit und Maßnahmenumsetzung in Berlin einzubringen. Für vertiefende Beratungen und zur Vorbereitung oder Konkretisierung von Kooperationen im Maßnahmenzusammenhang werden nach Bedarf Unterarbeitsgruppen gebildet, die im Nachgang zum Verkehrssicherheitsforum zusammentreten. Die Federführung von Unterarbeitsgruppen liegt bei Organisationen in freier Trägerschaft aus dem Kreis der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit.

Die im September 2008 frei geschaltete **Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de** soll die Zusammenarbeit zwischen den in der Verkehrssicherheitsarbeit aktiven Trägern und Organisationen in freier Trägerschaft fördern und bietet allen Interessierten, die sich an der Verkehrssicherheitsarbeit aktiv beteiligen wollen, Orientierung, Information und

Support. Notwendig ist eine institutionelle Anbindung zur langfristigen Sicherung einer kontinuierlichen Pflege der Plattform.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung der vorhandenen Strukturen und ihre Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen und Anforderungen stellen eine selbstverständliche Aufgabe der laufenden Arbeit dar.

Die erfolgreiche Umsetzung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms erfordert eine enge Kooperation zwischen den drei verantwortlichen Senatsverwaltungen und Koordination im Hinblick auf die unterschiedlichen Aufgaben innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms. Dazu wird eine **ressortübergreifende Lenkungsgruppe** eingerichtet, die mindestens einmal jährlich tagt und darüber hinaus nach Bedarf agiert.

Zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den vielen Akteurinnen und Akteuren im Netzwerk der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit, zur Bündelung der gemeinsamen Aktivitäten wie auch zur weiteren Verbesserung des Supports für potenzielle „Kundschaft“ von Verkehrssicherheitsangeboten (z.B. Schulen) soll eine **zentrale Koordinierungsstelle** eingerichtet werden (siehe Kap. 5, Maßnahme NWA 1). Als unterstützendes Instrument soll sie künftig die Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de betreiben, pflegen, aktuell halten und nach Bedarf weiterentwickeln. Die Koordinierungsstelle hat der Lenkungsgruppe gegenüber Bericht zu erstatten.

2.3 Kosten- und Ressourcenentwicklung

Ausgaben für die Verkehrssicherheitsarbeit treten an unterschiedlichen Stellen auf. Zu nennen sind insbesondere:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, Prävention/Kampagnen, Durchführung von Modell-/Pilotprojekten, Anschubfinanzierungen für einzelne Maßnahmen zur Koordination und Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit, Maßnahmen des Monitorings und der Evaluation),
- Verkehrslenkung Berlin (Nachbesserungen im Verkehrssystem, Prävention, Unterstützung freier Träger),
- Polizei Berlin (Verkehrsunfalllage und -aufnahme, Verkehrsüberwachung und -unfallprävention),
- Bezirke (Überwachung, Prävention, Nachbesserungen im Verkehrssystem, Jugendverkehrsschulen),
- Sonstige öffentliche Träger bzw. Trägerinnen (Verkehrserziehung in Kindertagesstätten und Schulen, Unterstützung von Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft sowie sicherheitsbezogene Investitionen im Verkehrssystem wie z.B. zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen),
- Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft (lokal oder überörtlich agierend),
- Sponsoring (überwiegend Prävention).

Für wesentliche Positionen wurden im Doppelhaushalt 2014/15 beim Einzelplan 12 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wie in den Vorjahren entsprechende Mittel eingestellt. Eigene Haushaltsmittel der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft zur wirksamen finanziellen Unterstützung der schulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung fehlen demgegenüber.

Eine langfristige Planungssicherheit hinsichtlich der Verfügbarkeit der Finanzmittel für die Verkehrssicherheitsarbeit erscheint notwendig und sinnvoll.

Den Ausgaben stehen öffentliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern, Einnahmen, die gemeinnützige Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft der Verkehrssicherheitsarbeit aus Gerichtsverfahren (Geldstrafen) erhalten sowie aus Sponsoring gegenüber. Hier besteht jedoch überwiegend kein unmittelbarer Bezug zur Ausgabenseite. Insbesondere Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern können haushaltsrechtlich

bedingt bisher nicht zweckgebunden in die Verkehrssicherheitsarbeit zurückfließen. Dies zu ändern wäre wünschenswert.

Sponsoring bleibt aufgrund der knappen öffentlichen Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit unerlässlich. Zunehmend knappere Zeitbudgets lassen jedoch immer weniger Spielraum, sich intensiv um neues Sponsoring zu bemühen. Die Kontaktpflege zu vorhandenen wie die Kontaktaufnahme zu potenziellen Sponsoring-Partnern oder –partnerinnen leidet darunter. Auch vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für die Berliner Verkehrssicherheitsarbeit bedeutsam.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass zwar ein erheblicher finanzieller und personeller Aufwand für Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin betrieben wird. Dieser Aufwand steht jedoch in keinem Verhältnis zu dem volkswirtschaftlichen Schaden durch Verkehrsunfälle, der in Berlin in den vergangenen zehn Jahren, auf Basis der polizeilichen Unfalldaten ermittelt, jährlich rund eine Milliarde Euro betrug.

Hinsichtlich der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen zeichnen sich folgende Anforderungen ab, wenn das Verkehrssicherheitsprogramm seinem hohen Anspruch und dem anspruchsvollen Ziel „Minus 30 Prozent“ gerecht werden soll:

- Langfristige Sicherung der Finanzmittel für Infrastrukturmaßnahmen im fußläufigen Verkehr mit vorrangigem Ziel der Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen des Hauptnetzes,
- Langfristige Sicherung und weitere Steigerung der Finanzmittel für Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr mit den vorrangigen Zielen der Schaffung geschlossener Radverkehrsnetze und der Sicherung von Radfahrern in Knotenpunkten,
- Langfristige Sicherung und Verbesserung der Finanzierung der technischen Ausstattung und des Personals für die polizeiliche Überwachung einschließlich Ausstattung der Bußgeldstelle mit den vorrangigen Zielen der Schließung von Verkehrsüberwachungslücken und Verstärkung des Equipments (z.B. durch Ausweitung einer kombinierten Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung) zur Erhöhung des Kontrolldrucks und der Entdeckungswahrscheinlichkeit von Verkehrsverstößen,
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für Kommunikationsmaßnahmen, z.B. für Kampagnen zur Verkehrssicherheit (ggf. unter Einbeziehung von Sponsoring),
- Gesicherte Finanzierung und ausreichende Personalausstattung für eine zentrale Koordination und Organisation der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit,
- Einstellung von Haushaltsmitteln im Einzelplan 10 der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft zur wirksamen Unterstützung der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung, ergänzt um eine ausreichende personelle Ausstattung im Bereich der Schulberatung und Fortbildung der Lehrerinnen und Lehrer.

Der zur Verfügung stehende Ressourcenrahmen nimmt in der Tendenz eher ab. Dies steht im Widerspruch zu dem aktuell und weiterhin zu konstatierenden Handlungsbedarf. Durch Effizienz steigernde Maßnahmen können Ressourcenverluste nur begrenzt aufgefangen werden. Alle beteiligten Träger und Trägerinnen sind daher zu verstärkten Anstrengungen aufgefordert.

Die zum Ziel gesetzte deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitslage, wie sie politisch insbesondere im Stadtentwicklungsplan Verkehr, aber auch in der Radverkehrsstrategie und der Fußverkehrsstrategie gefordert und in dem quantifizierten Ziel „Minus 30 Prozent“ zum Ausdruck gebracht wird, legt insgesamt eine Verbesserung des Ressourcenrahmens durch höhere Priorisierung des Handlungsfeldes Verkehrssicherheit innerhalb der veranschlagten Ausgaben der jeweiligen Einzelpläne im Gesamthaushalt nahe. In dem Zusammenhang könnte hilfreich sein, dass zur Fußverkehrsstrategie und Radverkehrsstrategie bereits eigene Senatsbeschlüsse vorliegen.

3 Handlungsfelder, Ziele, Zielgruppen und Leitlinien

3.1 Handlungsfelder

Verkehrssicherheitsarbeit umfasst vier zentrale Handlungsfelder:

- Menschen (Verkehrsverhalten, Regelakzeptanz und –einhaltung von Frauen und Männern, Mädchen und Jungen),
- Infrastruktur (Verkehrswege, -betrieb, -organisation und Mobilitätsmanagement),
- Verkehrsplanung und -politik sowie
- Technik und Verkehrsrecht.

Das Handlungsfeld **Verkehrsplanung und -politik** ist zentraler Gegenstand des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) sowie der in unmittelbarem Zusammenhang damit stehenden Fußverkehrsstrategie und Radverkehrsstrategie.

Der StEP Verkehr stellt alle Maßnahmen zur Begrenzung des Zuwachses im Kfz-Verkehr und zur Verlagerung eines Teils der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einen direkten Zusammenhang mit Verkehrssicherheit. Innerhalb der Teilstrategie Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität nimmt das Thema Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung ein. Neben der Weiterentwicklung und kontinuierlichen Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms werden im StEP Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter anderem folgende Maßnahmen benannt:

- Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Verkehrsträger des Umweltverbundes mit verstärkter Berücksichtigung der Belange des Umweltverbundes gegenüber dem MIV bei der Konzeption bzw. Überarbeitung der Schaltpläne für LSA sowie zielorientierter Abwägung zur Herstellung des notwendigen Interessenausgleichs zwischen ÖPNV, Fuß- und Radverkehr,
- Erweiterung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung und der Fahrausbildung um den Baustein Mobilitätslernen,
- Entwicklung und Durchführung zielgruppenspezifischer Kommunikationsmaßnahmen,
- Entwicklung und Weiterführung der Fußverkehrsstrategie und Umsetzung der Konzeption zur Förderung des Fußgängerverkehrs,
- Fortschreibung und Weiterführung der Radverkehrsstrategie und Umsetzung mit dem bewährten Maßnahmenrepertoire sowie Durchführung von Pilotprojekten,
- Weiterentwicklung der Tempo 30-Konzeption.

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm enthält, konkretisiert und erweitert die genannten Maßnahmen (siehe Kap. 4).

Das Handlungsfeld **Technik und Verkehrsrecht** liegt nur bedingt im Einflussbereich des Landes Berlin und wird daher vor allem auf Bundesratsebene thematisiert. Hier wird sich das Land Berlin weiterhin dafür einsetzen, dass der geltende Sanktionsrahmen im Ahndungsverfahren für besonders unfallträchtige verkehrliche Ordnungswidrigkeiten (insbesondere Rotlichtverstöße und Geschwindigkeitsübertretungen) unter Angleichung an europäische Standards angehoben wird. Berlin wird sich auch an der Diskussion zur möglichen Einführung einer innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit unterhalb von 50 km/h beteiligen. Berlin wird sich einsetzen für verbesserte Sicherheitsstandards von Kraftfahrzeugen, motorisierten Zweirädern und Fahrrädern (E-Bikes und elektrisch unterstützte Pedelects eingeschlossen), insbesondere auch durch Ausweitung der Ausstattung von Pkw, Bussen, Lkw und Motorrädern mit sicherheitswirksamen Fahrer-Assistenz-Systemen (FAS).

Die Aussagen und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 des Bundes werden durch das Land Berlin in besonderem Maße unterstützt. Insbesondere gilt dies - über die zuvor genannten technischen und verkehrsrechtlichen Aspekte hinaus - für Maßnahmen, die zur Erhöhung der Innerortssicherheit dienen und die Kenntnisse zu Verkehrssicherheitszu-

sammenhängen weiter erhöhen (z.B. Einführung der Kategorie „Schwerstverletzte“ in die polizeiliche Unfallstatistik).

Der Schwerpunkt des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms liegt somit bei den Handlungsfeldern **Menschen** und **Infrastruktur**. Es verfolgt dabei einen integrierten Ansatz, d.h. es setzt gleichermaßen auf Veränderungen im Verkehrssystem und im individuellen, teils auch geschlechterdifferenten Verkehrsverhalten. Das Aktionsprogramm innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms berücksichtigt dies in besonderem Maße, die Maßnahmen sind in Kapitel 4 dargelegt.

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 stellt die Menschen in den Mittelpunkt und damit in den Blickpunkt aller Maßnahmen: Als (durch Verletzungen mit vorübergehender und dauerhafter Versehrtheit oder Tod) Betroffene, aber auch als Verursachende von Verkehrsunsicherheit und Verkehrsunfällen.

Konkret liegt damit der Schwerpunkt auf Verkehrsunfällen mit Personenschaden, ohne jedoch verkehrsunfallbedingte Vermögens- und Umweltschäden zu vernachlässigen. Im Zentrum stehen besondere Zielgruppen (siehe Kap. 3.3), die einerseits als unfallstatistisch identifizierte Risikogruppen, andererseits als Personengruppen zu betrachten sind, die eine besondere Ansprache im Hinblick auf sicheres Verkehrsverhalten erfordern.

Von den Menschen auszugehen bedeutet dabei auch, dass die Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms nicht unabhängig voneinander zu betrachten sind. Vielmehr ist der Mensch, ob Frau oder Mann, als Verkehrsteilnehmer in der Regel multimodal Handelnder - er geht zu Fuß, fährt mit dem Fahrrad, benutzt öffentliche Verkehrsmittel oder lenkt motorisierte Fahrzeuge nach differenzierten persönlichen Motiven, situativen Anforderungen sowie individuellen Fertigkeiten (z.B. Mobilitätsbeeinträchtigungen) und Bedingungen (z.B. Führerschein- und Fahrzeugbesitz). Gleichzeitig ist die individuelle Verkehrsteilnahme von Menschen auch innerhalb ihrer gesamten Lebensspanne zu betrachten.

Das Verkehrssicherheitsprogramm will ein solches ganzheitliches Verständnis der am Verkehr teilnehmenden Menschen ausdrücklich fördern und legt es seinen Zielen und Maßnahmen zugrunde. Es verfolgt aus gleichem Grunde einen dauerhaft wirksamen Ansatz zur Erzeugung öffentlicher Bewusstheit für den Wert eines sicheren, partnerschaftlichen Verhaltens im Straßenverkehr und unterstützt dadurch gezielt eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Berlin.

Eine wesentliche Intention des Verkehrssicherheitsprogramms besteht nicht zuletzt in der langfristigen Absicherung von wirksamen, selbst tragenden Strukturen und Aktivitäten mit integrativem Charakter in der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit. Die vielfältigen Synergieeffekte zwischen den Handlungs- und Wirkungsfeldern Verkehrssicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie Verkehr und Mobilität sollen dabei gezielt genutzt werden.

3.2 Ziele

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 basiert auf vier grundlegenden Zielformulierungen:

- 1 An erster Stelle steht das **Qualitätsziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit (alle am Verkehr Teilnehmenden, alle Stadträume)“**. Es ordnet sich im Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr der sozialen Zieldimension unter und stellt dort eines von zwölf Qualitätszielen dar. Drei weitere Qualitätsziele des StEP Verkehr innerhalb dieser Zieldimension fordern die Herstellung gleicher Mobilitätschancen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse und Lebensbedingungen, die Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur zur Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile sowie die Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrs.
- 2 Die dauerhafte Verbesserung und Erhaltung der Verkehrssicherheit ist eine grundlegende Aufgabe der Daseinsvorsorge, an der alle gesellschaftlichen Kräfte mitwirken müssen. Aus diesem Grund verfolgt das Verkehrssicherheitsprogramm als wichtiges **operatives**

Ziel die nachhaltige Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung für Verkehrssicherheit.

- 3 Die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin orientiert sich an der anspruchsvollen **Zukunftsvision**, dass künftig **„keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden“ (getötete und schwerverletzte Unfallopfer)** mehr auf Berliner Stadtgebiet geschehen sollen. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, dieser „Vision Zero“, die einen Idealzustand beschreibt, möglichst nahe zu kommen.
- 4 Damit nachvollziehbar ist, ob die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms tatsächlich dem vorangestellten Qualitätsziel dienen und zu einer Annäherung an die formulierte Vision führen, bedarf es der Festlegung von überprüfbaren Handlungs- bzw. Etappenzielen. Auf dem Weg zu dem beschriebenen Idealzustand eines Straßenverkehrs ohne Unfälle mit schweren Personenschäden gilt für Berlin als nächstes **Etappenziel:**

Von 2011 (Bezugsjahr) bis Ende 2020 soll die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen um 30 Prozent reduziert werden.⁴

Als Kenngröße zur Bestimmung der Zielerreichung wird die Summe der Personen mit schweren oder tödlichen Verletzungen (Unfallkategorien „Getötete“ und „Schwerverletzte“) festgelegt. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten ist - im Unterschied zu den statistisch relevanten Größenordnungen auf nationaler und europäischer Ebene, die einen eigenständigen Zielwert unbedingt rechtfertigen - bezogen auf Berlin für sich betrachtet klein und in erheblichem Maße zufälligen Schwankungen ausgesetzt. Für Berlin gilt schon jetzt das Ziel, möglichst keine Getöteten mehr im Straßenverkehr beklagen zu müssen.

Gleichzeitig soll mit den dem Etappenziel „Minus 30 Prozent“ dienenden Maßnahmen ein Beitrag geleistet werden, um die Verletzten- und Verkehrsunfallzahlen in Berlin insgesamt zu reduzieren.

3.3 Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit

Der Verkehrssicherheitsbericht 2013 unterscheidet in Kapitel 2.6 Zielgruppen nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme. Dem geht in Kapitel 2.5 ein Überblick zu Geschlechterdifferenzen bezüglich Art der Verkehrsteilnahme und der Betroffenheit von Unfällen und Verletzungen voraus. Zwischen Alter und Art der Verkehrsteilnahme bestehen, wie untenstehende Abbildung zeigt, vielfältige Zusammenhänge (Bild 5). Aus diesem Grund erfolgt die statistische Analyse des Verkehrsunfallgeschehens im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms in Form einer Kreuzauswertung, die sowohl das Lebensalter als auch die Verkehrsteilnahme der bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden kommenden Menschen berücksichtigt.

⁴ Zur Einordnung: Der StEP Verkehr setzt im Zeitraum von 2008 bis 2025 eine Reduzierung der Getöteten um 40 Prozent, der Verletzten um 30 Prozent und der Unfälle um 20 Prozent zum Ziel. Etappenziele werden auf europäischer und nationaler Ebene nur bezogen auf die Unfallkategorie 1 „Getötete“ beziffert: Bis 2020 soll auf europäischer Ebene das Ziel „Minus 50 Prozent“, auf nationaler Ebene das Ziel „Minus 40 Prozent“ erreicht werden. In beiden Fällen gilt das Bezugsjahr 2010.

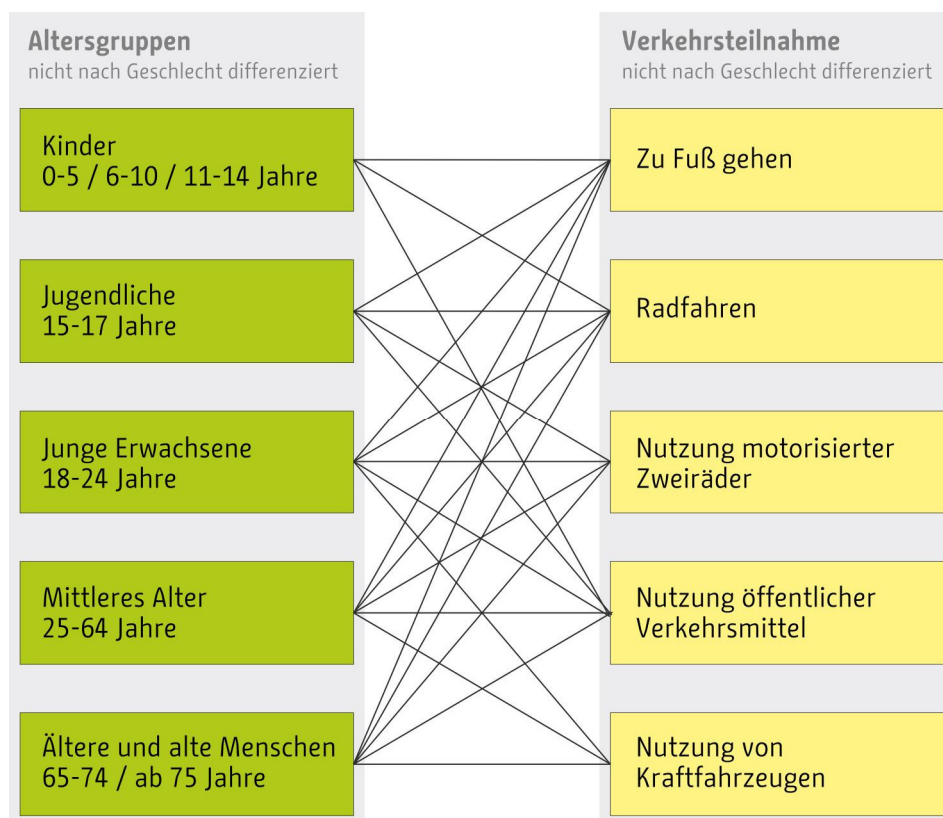


Bild 5: Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms im Hinblick auf Lebensalter und Verkehrsteilnahme

Prioritäre Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms sind in Bezug auf die Verkehrsteilnahme Menschen, die zu Fuß gehen, Fahrrad oder motorisierte Zweiräder fahren, in Bezug auf das Lebensalter Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene sowie ältere und alte Menschen, weil diese Gruppen jeweils besonderen Verkehrssicherheitsdefiziten ausgesetzt sind.

Die Ableitung der Zielgruppen basiert auf einer differenzierten Analyse des Verkehrsunfallgeschehens im Stadtgebiet von Berlin und wird jährlich erneut überprüft. Die Erkenntnisse aus den differenzierten Analysen begründen auch eine weitere Differenzierung von zwei Altersgruppen gegenüber üblichen Verkehrsunfallstatistiken:

- Bei Kindern werden unter 6-Jährige (Kleinkinder), 6- bis 10-Jährige (Grundschulkinde⁵) und 11- bis 14-Jährige (ältere Schulkinder) unterschieden.
- Bei den älteren und alten Menschen werden 65- bis 74-Jährige (ältere Menschen) und über 74-Jährige (alte Menschen) getrennt betrachtet.

Durch die Verknüpfung von Lebensalter und Verkehrsteilnahme ergibt sich eine Zielgruppen-Risiko-Matrix, bei der der Risikograd der einzelnen Teilgruppen anhand einer volkswirtschaftlichen Unfallkostenbetrachtung weiter differenziert wird (Bild 6). Auch diesbezüglich erfolgt eine jährliche Überprüfung und Anpassung an veränderte Verunglücktenkollektive (Verhältnis der Verletzungsschwere) und volkswirtschaftliche Kostensätze (ermittelt durch die Bundesanstalt für Straßenwesen).

⁵ Genau genommen handelt es sich hierbei schwerpunktmäßig um Grundschulkinde der Jahrgänge 1 bis 4, der gewählte Begriff stellt somit eine Vereinfachung dar, die dem 6-zügigen Grundschulsystem in Berlin nur annähernd gerecht wird.

Altersgruppen nicht nach Geschlecht differenziert	Verkehrsteilnahme			
	Zu Fuß gehen	Fahrrad fahren	Motorisiert Zweirad fahren	Pkw fahren grau: Mitfahrende
Kleinkinder Bis 6 Jahre				<input type="checkbox"/>
Grundschul Kinder 6-10 Jahre	●	<input type="checkbox"/>		
Ältere Kinder 11-14 Jahre	●	●		
Jugendliche 15-17 Jahre	●	●	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Junge Erwachsene 18-24 Jahre	●	●	●	● ●
Mittleres Alter 25-64 Jahre		●	●	<input type="checkbox"/>
Ältere Menschen 65-74 Jahre	●	●		<input type="checkbox"/>
Alte Menschen ab 75 Jahre	●	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Legende: ● Stärkste Risikogruppe ● Hohes Risikopotenzial Prophylaxe

Bild 6: Zielgruppen-Risiko-Matrix als Grundlage für die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms (Gewichtung nach Evaluationsstand Ende 2012)

Zielgruppen mit stärkstem Risiko sind damit bezogen auf die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin:

- Kinder im Schulalter (6- bis 14 -Jährige), Jugendliche und ältere Menschen als Fußgänger,
- Ältere Kinder, Jugendliche und zunehmend auch Erwachsene mittleren Alters, die Rad fahren,
- Junge Erwachsene, die Personenkraftwagen und motorisierte Zweiräder fahren.

Die Zielgruppendefinition des Verkehrssicherheitsprogramms unterstützt in besonderem Maße die Förderung der Nahmobilität, d.h. der Mobilität nicht motorisiert am Verkehr Teilnehmender im Sinne des Stadtentwicklungsplans Verkehr und untermauert zusätzlich die hohe Bedeutung der beiden Strategien zum Fuß- und Radverkehr.

3.4 Leitlinien

Die folgenden politischen Leitlinien sollen der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin zugrunde liegen:

- (1) **Akzeptanz des Regelsystems erhöhen:** Ein an Partnerschaft orientiertes, wertebezogenes Regelsystem, das auf einem gesellschaftlichen Konsens basiert, ist die notwendige Voraussetzung für verkehrssicheres Verhalten. Weil Werte bestehen, gibt sich die Gesellschaft entsprechende Regeln. Das Regelsystem muss plausibel sein. Die dahinter liegenden Werte und Zielsetzungen wie auch die begründenden Zu-

sammenhänge müssen zielgruppengerecht und (ggfs. kultursensibel) nachvollziehbar kommuniziert werden, um verstanden und akzeptiert zu werden.

- (2) **„Blickpunkt Mensch“:** Die Menschen stehen im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin. Mit besonderem Blick auf die demografische Entwicklung (Stichwort „Alterung der Gesellschaft“) und die zunehmenden Anteile des fußläufigen und Radverkehrs an den täglichen Wegen im Berliner Stadtgebiet geht es darum, allen Menschen und allen Verkehrsarten eine gleichwertig sichere und hindernisarme Fortbewegung im Stadtverkehr zu ermöglichen. Sichere Mobilität der Menschen über die gesamte Lebensspanne erfordert zunehmend ein Verkehrssystem, das die Abläufe im Verkehr vereinfacht und die Folgen von Fehlverhalten bei der Verkehrsteilnahme soweit möglich abmindert. Dies hat Auswirkungen auf die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, die betriebliche Steuerung und Organisation des Verkehrs sowie die Gestaltung des Mobilitätsangebotes und -managements.
- (3) **Vorrang für Eigenverantwortung:** Eigenmotivation und Eigenverantwortung der am Verkehr Teilnehmenden in Bezug auf regelkonformes und gegenseitig Rücksicht nehmendes Verhalten wird Vorrang gegenüber Restriktionen gegeben. Um dies zu unterstützen, werden wirksame, öffentlich wahrnehmbare und damit Präsenz vermittelnde Kontrollen gleichwohl für notwendig erachtet.
- (4) **Vielfältigen Nutzen herausstellen:** Verkehrssicheres Verhalten hat einen hohen persönlichen, sozialen und institutionellen Nutzen, der sich für die einzelnen Menschen wie für die Gemeinschaft gleichermaßen auszahlt; dies gilt auch für öffentliche wie privatwirtschaftliche Arbeitgeber bzw. Arbeitgeberinnen. Persönlicher, sozialer und institutioneller Nutzen verkehrssicheren Verhaltens sollen daher in der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin besonders herausgestellt werden. Betont werden soll dabei auch der besondere Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und Gesundheit.
- (5) **Synergieeffekte nutzen:** Verkehrliche Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, haben meist auch einen hohen Nutzen im Hinblick auf Lärminderung, Klimaschutz und Verbesserung der Luftqualität. Solche Synergieeffekte sollen gezielt genutzt werden. Den Verkehrsarten des Umweltverbundes kommt hier eine vorrangige Bedeutung zu.
- (6) **Verursacherprinzip einlösen:** Ökonomisches Ziel ist die stärkere Ko-Finanzierung einer notwendigen, verbesserten Verkehrssicherheitsarbeit nach dem Verursacherprinzip. Dies erfordert letztlich auch eine zumindest partielle Zweckbindung der aus der Verkehrsüberwachung erlösten Mittel für Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.
- (7) **Mitverantwortung der Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft stärken:** Die stärkere Verantwortungsübernahme der Genannten ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und gilt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu sind eine langfristige Sicherung und eine weitere Verbesserung von deren Arbeitsfähigkeit und entsprechender Kooperationsbedingungen erforderlich.
- (8) **Netzwerk weiter ausbauen:** Ziel ist ein gut funktionierendes Netzwerk mit verbindlichen Strukturen der Information, Koordination und Kooperation und klar definierter Aufgabenteilung. Dabei ist auch eine regionale Zusammenarbeit im Metropolenraum notwendig, insbesondere durch eine enge Kooperation mit dem Land Brandenburg.
- (9) **Bezirke stärker einbinden:** Innerhalb des städtischen Netzwerks ist die besondere Rolle der Bezirke verstärkt zu nutzen, die diese insbesondere als untere Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger, durch ihre Aufgaben im Rahmen der regionalen Schulaufsicht mit Schulberatung und Fortbildung für Lehrerinnen und Lehrer

sowie als Träger der Jugendverkehrsschulen inne haben. Teilräumliche Analysen zum Unfallgeschehen sowie die Durchführung von Modellprojekten sollen die unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Bezirken gezielt aufgreifen.

4 Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Aktionsprogramm 2020

4.1 Vorbemerkung zur Grundstruktur

Folgende Prämissen bestimmen die grundlegende Struktur und Ausrichtung des Aktionsprogramms bis zum Zielhorizont 2020:

- Ressortübergreifende Zusammenarbeit der vier Partnerinnen:
 - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung),
 - Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft,
 - Senatsverwaltung für Inneres und Sport / Polizei Berlin und
 - Berliner Charta für die Verkehrssicherheit
 im Sinne eines „interaktiven Vier-Säulen-Modells“ mit Maßnahmenverantwortlichkeiten entsprechend den Kompetenzschwerpunkten,
- Klare Zielformulierung und Zielgruppenorientierung im Hinblick auf die Maßnahmenausrichtung,
- Prioritätensetzung innerhalb einer angemessen breit aufgelegten Maßnahmenpalette mit Vorrang für eine langfristige Fortführung, Konsolidierung und stadträumliche bzw. zielgruppenbezogene Ausweitung bereits laufender Maßnahmenansätze,
- Enge Verknüpfung der Verkehrssicherheitsarbeit mit Stadtentwicklung, Verkehrs-, Umwelt-, Gesundheits- und Bildungspolitik,
- Koordinierte Netzwerkarbeit aller Akteurinnen und Akteure, möglichst gebündelt in einer zentralen Koordinierungsstelle und wirkungsvoll ergänzt durch andere Instrumente zur Unterstützung von Information, Diskussion, Erfahrungsaustausch und Kooperation,
- Selbstverpflichtung der Akteurinnen und Akteure im Hinblick auf die eigenen Maßnahmen und Aktivitäten,
- Personelle und finanzielle Kontinuität während der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms und darüber hinaus.

Die Maßnahmen des Aktionsprogramms 2020 sind nach folgendem Schema in Handlungsbereiche untergliedert, denen wesentliche Verantwortlichkeiten zugeordnet werden können (in Klammern Anzahl der jeweils zugeordneten Maßnahmen):

VSA Verkehrssicherheitsarbeit (3)
 VIS Verkehrsinfrastruktur und -system(4)
 VME Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (3)
 AVM Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (2)
 NWA Netzwerkarbeit (1)

Die 13 Maßnahmen in den fünf Handlungsbereichen lassen sich folgendermaßen charakterisieren:

- Teilweise handelt es sich um laufende Maßnahmen, die langfristig orientiert sind, jedoch zur Verbesserung der Orientierung und Zuschärfung auf die maßgeblichen Zielgruppen einen zusätzlichen Fokus erhalten sollen. Dies gilt für die Maßnahmen „Verkehrsunfallbearbeitung“ (VSA 1) und „Verkehrsüberwachung“ (VSA 3), für die vier Maßnahmen im Handlungsbereich „Verkehrsinfrastruktur und -system“ (VIS) und für die „Rücksicht“-Kampagne“ (AVM 3).

- Die neue Maßnahme „Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen“ (VSA 2) wird vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsunfallentwicklung dringend notwendig, um bislang fehlende Detailerkennnisse zur besseren Ausrichtung und Steuerung der Maßnahmen in den übrigen Handlungsbereichen zu gewinnen.
- Neue Ansätze werden im Handlungsbereich der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit den Maßnahmen „Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ (VME 1), „Schulisches Mobilitätsmanagement“ (VME 2) und „Fortbildung für Lehrerinnen und Lehrer für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ (VME 3) formuliert. Dabei werden teilweise bereits laufende Maßnahmen und Aktivitäten unterschiedlicher Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin wirksam eingebunden und in einen größeren Zusammenhang gestellt.
- Im Handlungsbereich der Netzwerkarbeit soll als neuer Ansatz die Maßnahme „Zentrale Koordinierungsstelle“ (NWA 1) umgesetzt werden.

Weil die Verbesserung der Verkehrssicherheit ein kontinuierlicher Prozess ist, der in regelmäßigen Abständen einer kritischen Überprüfung bedarf, soll auf Basis der Ende 2016 vorliegenden Evaluationsergebnisse im Jahr 2017 eine **Zwischenbilanz** zum bis dahin erreichten Umsetzungsstand und zu den erzielten Wirkungen des Aktionsprogramms erstellt werden. Dies soll eine Fortschreibung, Nachjustierung und partielle Umorientierung des Aktionsprogramms sowie eine Konkretisierung einzelner Maßnahmen ermöglichen.

Handlungsbereiche und Maßnahmen des Aktionsprogramms 2020 werden im Folgenden näher definiert und erläutert. Dargestellt werden jeweils:

- Wesentliche Intentionen der Maßnahme,
- Aspekte, die stärker fokussiert oder neu bearbeitet werden sollen,
- Wesentliche Querbezüge zu anderen Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms,
- Maßgebliche Zielgruppen der Maßnahmen sowie
- Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die Maßnahmenumsetzung.

4.2 Verkehrssicherheitsarbeit (VSA)

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine Hauptunfallursache. Das in Berlin praktizierte Konzept einer räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen und ortsfesten Instrumenten hat sich in diesem Zusammenhang bewährt. Bedingung für den Maßnahmenerfolg ist der Einsatz moderner, digitaler Technik.

Rotlichtverstöße von Rad fahrenden oder einen PKW steuernden Menschen an signalisierten Knotenpunkten nehmen zu. Besonders sinnvoll und erfolgversprechend ist daher, neben der Durchführung von Schwerpunktkontrollen, die Kombination von Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung des Kfz-Verkehrs an ausgewählten komplexen Knotenpunkten.

Eine weitere Erhöhung des Kontrolldrucks erscheint dringend notwendig, um die Hauptunfallursachen weiter einzudämmen und den Verkehrsteilnehmern glaubhaft zu vermitteln, dass sie jederzeit mit Überwachung und Kontrollen rechnen müssen.

Berlin hat als erste deutsche Stadt mit beabsichtigter flächendeckender Wirkung Dialog-Displays in großer Zahl zum Einsatz gebracht. Die positive Wirkung dieses die Eigenverantwortung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer unterstützenden, nicht ahndenden Instrumentes wurde nachgewiesen.

Problematisch erscheint der teils lange Zeitraum zwischen festgestelltem Fehlverhalten und der Übersendung des Verwarnungsgeldangebotes bzw. Anhörungsbogens an Betroffene. Der damit zusammenhängende Verwaltungsablauf muss wirksam beschleunigt werden.

Folgende drei Maßnahmen sind im Handlungsbereich „Verkehrssicherheitsarbeit“ Bestandteil des Aktionsprogramms 2020:

VSA 1 Verkehrsunfallbearbeitung			
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien	
<p>Die polizeilichen Verkehrsunfalllagebilder (monatliche Verkehrsstatistik, jährliche Verkehrsofferbilanzen) sind für die laufende Beobachtung und Evaluation des Verkehrsunfallgeschehens unverzichtbar. Die Erkenntnisse dienen gleichzeitig zur Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf maßgebliche Zielgruppen und Risikofaktoren.</p> <p>Im Jahr 2003 wurde im Rahmen einer Studie eine netzbezogene Sicherheitsanalyse des Berliner Straßennetzes durchgeführt. Grundlage waren die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“ (ESN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Ein automatisiertes Verfahren hierzu fehlt bisher.</p>	<p>Die <u>Arbeit der Bußgeldstelle</u> soll im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten optimiert werden, um eine zeitnahe Abwicklung eingeleiteter Verfahren zur Ahndung von Regelverstößen zu ermöglichen. Unterstützend soll eine Datenfernübertragung von den ortsfesten Überwachungsanlagen zur direkten Daten- und Bildauswertung bei der Bußgeldstelle realisiert werden.</p>	<p>► Verkehrsüberwachung (VSA 3) ► Grundlage für die Evaluation und Ausrichtung aller Maßnahmen und Aktivitäten des Verkehrssicherheitsprogramms</p>	
	<p>Inwieweit frei werdende personelle Ressourcen der <u>Verkehrsüberwachung</u> zugeführt werden können, muss unter Beachtung der zu erbringenden Personaleinsparungen und der Prioritätensetzung der Polizei Berlin geprüft werden.</p>	<p>Zielgruppenorientierung</p> <p>► Zielgruppenübergreifende Maßnahme</p>	<p>Zuständigkeit</p> <p><u>Senatsverwaltung für Inneres und Sport und Polizei Berlin</u> in Kooperation mit der Verkehrslenkung Berlin</p>
	<p>Die <u>Unfalldatenaufbereitung</u> soll auf ein digitales Verfahren umgestellt werden, mit dem räumliche und thematische Datenaggregationen und räumliche Kartierungen erstellt werden können. Wünschenswert sind insbesondere thematische Karten zur Unfallbeteiligung von Kindern, älteren und alten Menschen, zu Fuß gehenden Menschen und Radfahrenden sowie teilräumliche Aggregationen auf Bezirksebene und kleinmaßstäblicher (z.B. auf Stadtteil- und Quartiersebene).</p>	<p>Für die Einführung eines automatisierten ESN-Verfahrens: <u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> in Kooperation mit externen Forschungsträgern und -institutionen</p>	
	<p>Geprüft werden soll die <u>Einführung eines automatisierten Verfahrens zur Anwendung der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen</u> nach ESN. Ein solches liegt derzeit nur für überörtliche Straßennetze vor. Unterstützt werden soll daher ein Forschungsprojekt, mit dem die für Landesnetze entwickelte Software auf innerörtliche Netze am Beispiel Berlins weiterentwickelt und angewendet werden soll.</p>		

VSA 2 Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Im Rahmen der jährlichen Evaluierung der Verkehrsunfallentwicklung wurden wiederholt Erkenntnisdefizite im Hinblick auf thematische und räumliche Zusammenhänge des Unfallgeschehens festgestellt. Insbesondere die Besorgnis erregenden Entwicklungen in den Jahren 2011 und 2012 machen deutlich, dass es an differenzierten und vertieften Erkenntnissen im Hinblick auf ausgewählte Ziel- und Risikogruppen noch mangelt, um Maßnahmen und Aktivitäten noch stärker zielorientiert und wirksam auszurichten.</p>	<p>Im Rahmen einer <u>Motorradstudie</u> sollen die spezifischen Charakteristika des Unfallgeschehens in Berlin mit Beteiligung von Mofas, Mopeds, Leichtkrafträdern und Motorrädern im Hinblick auf unterschiedliche Altersgruppen von Fahrerinnen und Fahrern, stadträumliche Differenzierungen und die Betroffenheit von Mitfahrenden („Sozius“) untersucht und aufbereitet werden. Geprüft werden soll die Sinnfälligkeit einer Einbeziehung von E-Bikes und Pedelecs in die Untersuchung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Radverkehrsstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Überquerungsstellenprogramm (VIS 2) ▶ Stadttempokonzept (VIS 4) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2)
	<p>Untersucht werden sollen in zwei getrennten Studien die stadträumliche Verteilung und Charakteristik von <u>Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden</u> sowie <u>von Unfällen mit Beteiligung sich zu Fuß fortbewegender Menschen</u> im Fokus der Altersgruppen und unterschiedlichen Modal Split-Anteile des Rad- und Fußverkehrs im kleinräumigeren Zusammenhang (Bezirke, Stadtteile). Damit soll auch eine geeignete Aggregierungsstruktur zur Erstellung von digitalen Unfallkarten (siehe VSA 1) entwickelt werden.</p>	<p>Zielgruppenorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Personengruppen, die motorisierte Zweiräder fahren ▶ Personengruppen, die mit dem Fahrrad fahren ▶ Personengruppen, die sich zu Fuß fortbewegen ▶ Nach Bedarf und Erkenntnislage weitere oder in sich differenzierte Zielgruppen (z.B. nach Geschlecht, Herkunft, ...)
	<p><u>Weitere Untersuchungsthemen</u> sollen auf Grundlage der Ergebnisse der jährlichen Evaluation der Unfallentwicklung identifiziert werden. Wesentliche Aspekte sind die Unfall- und Verletzungsschwere, die teilräumliche Unfallverteilung (Bereiche mit hohem Risikopotenzial), maßgebliche Faktoren im Unfallgeschehen sowie ggf. weitere maßnahmen-spezifische Aspekte.</p>	<p>Zuständigkeit</p> <p><u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> in Kooperation mit Polizei Berlin und Bezirken</p>
	<p>Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Kreis der an der Verkehrssicherheitsarbeit Beteiligten beraten und sollen dazu dienen, Maßnahmen und Angebote gezielt weiterzuentwickeln und auf eine verbesserte Zielgruppenerreichung auszurichten.</p>	

VSA 3 Verkehrsüberwachung		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Die derzeit praktizierte, differenzierte Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei Berlin stellt einen geeigneten Ansatz zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus und zur Reduzierung geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle dar. Eine laufende Instandhaltung und Modernisierung der hierbei zum Einsatz kommenden Technik ist unverzichtbar.</p> <p>Die Überwachung von Rotlichtverstößen an signalisierten Knotenpunkten und Fußgängerschutzanlagen wird zunehmend wichtiger. Eine Anlage bietet derzeit die kombinierte Überwachung von Rotlichtverstößen und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Eine Ausweitung dieser kombinierten Überwachung wird angestrebt.</p> <p>Fußläufiger Verkehr und Radfahrende werden durch Fehlverhalten im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr in besonderem Maße gefährdet, insbesondere wenn diese die Sicht einschränken oder dazu zwingen, auf andere Verkehrsflächen auszuweichen.</p> <p>Der Einsatz von „Dialog-Displays“ im Nebennetz, insbesondere innerhalb von Tempo 30-Zonen, durch die Bezirke hat sich bewährt und soll auf Basis der vorhandenen technischen Ausstattung (über 100 Displays) fortgeführt werden. Auch hierbei ist eine laufende technische Instandhaltung unverzichtbar.</p>	<p>Die <u>personellen und technischen Ressourcen</u> für die Verkehrsüberwachung sollen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel ausgebaut werden, um einen höheren Kontrolldruck zu erzeugen.</p> <p>Weitere geeignete Einsatzstellen für eine <u>kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung</u> werden geprüft und gegebenenfalls angestrebt.</p> <p>Im Hinblick auf evaluierte Zielgruppenaspekte wird die <u>Durchführung von Schwerpunktmaßnahmen</u> intensiviert. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Verkehrssicherheit im Radverkehr im Kontext der vorhandenen Infrastruktur wie auch des Verhaltens von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern. Einbezogen werden soll die <u>Überwachung des ruhenden Verkehrs</u> (Park-, Liefer- und Ladevorgänge) im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit im Radverkehr und Fußverkehr.</p> <p>Erkenntnisse aus der Verkehrsüberwachung durch Polizei und bezirkliche Ordnungskräfte sollen konsequenter in die Infrastrukturplanung einbezogen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 3) ▶ Radverkehrsstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Überquerungsstellenprogramm (VIS 2) ▶ Stadttempokonzept (VIS 4) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2) ▶ „Rücksicht“-Kampagne (AVM 2)
		Zielgruppenorientierung
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorrangig motorisierte Verkehrsteilnehmer ▶ Bei Schwerpunktaktionen auch: sich per Rad und zu Fuß im Verkehr bewegende Menschen
		Zuständigkeit
		<p><u>Senatsverwaltung für Inneres und Sport</u>, Polizei Berlin in Kooperation mit Bezirken und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</p>

4.3 Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS)

Die auf die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrssystem bezogenen Maßnahmen stehen in engem Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie den Strategien zum Fuß- und Radverkehr und sind mit diesen konzeptionell verknüpft. Im Zentrum der Maßnahmen steht die langfristige Sicherung und Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten. Dies entspricht der Erkenntnis, dass Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad im Verkehr bewegen, im Unfallgeschehen Hauptrisikogruppen darstellen.

Wesentliche Ausgangsbedingungen stellen die prognostizierte demografische Entwicklung und die derzeit festzustellende Verkehrsentwicklung mit Zunahme der Modal Split-Anteile im Fuß- und Radverkehr dar, wie sie auch im Stadtentwicklungsplan Verkehr dargelegt sind.

Die Herstellung von Barrierefreiheit stellt eine wichtige Aufgabe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von mobilitätseingeschränkten Personengruppen dar. Die Zielsetzung der Fußverkehrsstrategie, bis zum Jahr 2020 alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und

Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar zu machen und die damit verbundene Absicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, ein stadtweites Programm „Barrierefreie öffentliche Räume“ aufzulegen, stehen damit in einem unmittelbaren synergetischen Zusammenhang mit dem Verkehrssicherheitsprogramm.

Besondere Synergien zwischen dem Verkehrssicherheitsprogramm und der Fußverkehrsstrategie ergeben sich darüber hinaus insbesondere im Zusammenhang mit der:

- Entwicklung und Aufwertung von teilträumlichen Fußverkehrsnetzen (Fußverkehrsstrategie, Modellprojekt 2) und der
- Umsetzung von „Begegnungszonen“ in Stadtstraßen mit starkem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie lebhaftem Autoverkehr (Fußverkehrsstrategie, Modellprojekt 5) zunächst in mehreren Pilotprojekten zwecks Erprobung, ob ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten und eine Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr damit erzielt werden kann.

Den am Verkehr Teilnehmern kann, aufgrund ihrer Alltagserfahrungen, eine besondere Kenntnis von Defiziten und Mängeln im Verkehrsraum und Verkehrssystem zugeschrieben werden. Beteiligungsverfahren in der Verkehrsplanung gehen hierauf zunehmend ein. Sinnvoll erscheint Betroffenenbeteiligung daher auch im Zusammenhang mit der Aufdeckung von Verkehrssicherheitsdefiziten, insbesondere im Hinblick auf die Zielgruppen der Kinder und Seniorinnen und Senioren, die sich zu Fuß oder mit dem Rad im Verkehr bewegen. Für diese Zielgruppen sollen daher im Rahmen von Modellprojekten zur Fuß- und Radverkehrsstrategie auch Beteiligungskonzepte zur Mängelanalyse entwickelt, getestet und soweit möglich in eine kontinuierliche Praxis der „therapeutischen“ Verkehrssicherheitsarbeit überführt werden. Mitentscheidend für den Erfolg von Beteiligungsansätzen wird die Einbindung von in freier Trägerschaft an der an Verkehrssicherheitsarbeit Beteiligter (Charta) und der Polizei (Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater in den Direktionen und Abschnitten) sein.

Folgende vier Maßnahmen sind im Handlungsbereich „Verkehrsinfrastruktur und -system“ Bestandteil des Aktionsprogramms 2020:

VIS 1 Radverkehrsstreifenprogramm		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Das laufende Programm dient bisher vorrangig zur Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten in der Radverkehrsinfrastruktur. Dies wird weiterhin eine wichtige Aufgabe darstellen, reicht jedoch für eine wirksame Reduzierung der Unfall- und Verunglücktenzahlen im Radverkehr nicht aus. Der wachsende Modal Split-Anteil des Radverkehrs wie auch die Verkehrssicherheitsentwicklung im Radverkehr machen vielmehr deutlich, dass die Anstrengungen intensiviert werden müssen, zumal durch die Zunahme der Pedelecs ggf. ein weiteres Konfliktpotenzial entsteht.</p> <p>Besondere Bedeutung haben die Führung des Radverkehrs auf Radverkehrsstreifen im Sichtfeld von PKWs Steuernden, das Freihalten von Sichtbeziehungen in kritischen Verflechtungsbereichen zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr sowie eine sichere und eindeutige Radverkehrsführung in Knotenpunkten, insbesondere zur Vermeidung von Abbiegeunfällen. Letzteres ist besonders relevant, weil Fehler beim Abbiegen bei den Hauptunfallursachen an erster Stelle stehen.</p>	<p>Die Priorität soll künftig bei der Umsetzung einer lückenlosen <u>Radverkehrsinfrastruktur im Zuge von wichtigen Achsen des Radverkehrs</u> liegen. Eine notwendige Grundlage hierfür stellt die teileräumliche Analyse des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden dar (vgl. VSA 2). Damit sollen in Stadtgebieten mit hohem Risikopotenzial im Radverkehr, insbesondere bei älteren Schulkindern und Jugendlichen (nach absolviertem Radfahrtraining), besonders unfallträchtige Strecken und zusammenhängende Routen identifiziert und mit geeigneten Mitteln wirksam verändert werden.</p> <p>Der <u>Sicherung des Radverkehrs von Schülerinnen und Schülern</u> im Umfeld von Grundschulen und weiterführenden Schulen soll dabei besonderes Gewicht zukommen.</p> <p><u>Zweistreifiges Abbiegen</u> von Kraftfahrzeugen soll wegen der Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs aufgehoben oder signaltechnisch gesichert werden.</p> <p>Die betroffenen Zielgruppen sollen bei der Mängelanalyse <u>einbezogen</u> werden. Hierfür sind geeignete Verfahren zu entwickeln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Stadttempokonzert (VIS 4) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2) ▶ „Rücksicht“-Kampagne (AVM 2)
		Zielgruppenorientierung
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radfahrende aller Altersgruppen ▶ Besonderer Fokus: Ältere Kinder und Jugendliche
		Zuständigkeit
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ <u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> in Kooperation mit Bezirken und Schulen (vgl. VME 2)

VIS 2 Überquerungsstellenprogramm		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Das laufende Zebrastreifenprogramm stellt weiterhin ein sinnvolles Element zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr dar. Eine Ausdehnung auf andere Maßnahmen und Elemente zur Sicherung der Überquerbarkeit von unfallträchtigen Fahrbahnen erscheint jedoch sinnvoll und notwendig, weil Kinder, Seniorinnen und Seniorinnen maßgebliche Ziel- und Risikogruppen im Fußverkehr darstellen und hier der Unfalltyp 4 „Überschreiten-Unfall“ vorrangig ist.</p> <p>Der Freihaltung ausreichender Sichtbeziehungen zwischen am Fahrbahnrand wartenden Fußgängern und Fahrzeugen im fließenden Verkehr stellt eine wesentliche Grundlage sicherer Überquerungsstellen dar.</p> <p>Neben Hauptverkehrsstraßen muss die Aufmerksamkeit auch anderen stark befahrenen bzw. aufgrund räumlicher Gegebenheiten, städtebaulicher Nutzungsbedingungen und Verkehrszusammensetzung als unsicher zu beurteilenden verkehrswichtigen Straßen gelten.</p> <p>Eine wichtige Grundlage stellt die räumliche Analyse des Unfallgeschehens (z.B. auf der Basis des ESN-Verfahrens; siehe VSA 1) dar.</p>	<p>Das Programm soll auf alle Arten von <u>Sicherungsmaßnahmen an Überquerungsstellen</u> ausgedehnt werden.</p> <p>Über Fußgängerüberwege hinaus sollen Mittelinseln und -streifen, Gehwegvorstreckungen, andere bauliche Elemente sowie fußgängerfreundliche Ampelschaltungen (Ansätze: kein zweistreifiges Rechtsabbiegen, kein bedingt verträgliches Linksabbiegen) einbezogen werden. Innovative Formen der Signalisierung für den Fußverkehr werden ergänzend im Rahmen der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie in ausgewählten Pilotprojekten erprobt.</p> <p>Bei neuen Ampeln sollen grundsätzlich alle wichtigen Überquerungsbeziehungen in die Signalisierung einbezogen werden. Vorhandene Ampelanlagen sollen um fehlende Furten für den Fußverkehr ergänzt werden.</p> <p>Besonderes Augenmerk muss auf der Herstellung guter Sichtverhältnisse an Überquerungsstellen liegen. Polizei und Ordnungsämter sollen in diesem Zusammenhang verstärkt die Einhaltung der Parkverbote an Fußgängerüberwegen und sonstigen Überquerungsstellen überwachen.</p> <p>Für Bereiche mit starkem Überquerungsbedarf sollen <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> geprüft werden, die ein sicheres Überqueren der Fahrbahn grundsätzlich erleichtern.</p> <p><u>Priorität bei der Maßnahmenumsetzung</u> sollen Überquerungsstellen im Zuge von stark frequentierten Schul- und Freizeitwegen von Kindern und Jugendlichen sowie Einkaufs- und Freizeitwegen von älteren und alten Menschen haben. Grundlage ist die Identifizierung von Straßenabschnitten und Stellen mit besonders hohem Risikopotenzial für die genannten Zielgruppen und Häufungen des Unfalltyps 4.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Stadttempokzept (VIS 4) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2)
		Zielgruppenorientierung
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Personen aller Altersgruppen, die sich zu Fuß im Verkehr bewegen ▶ Besonderer Fokus: Kinder im Schulalter, Jugendliche und ältere und alte Menschen
		Zuständigkeit
		<p><u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> in Kooperation mit Bezirken und Schulen (im Rahmen von Modellprojekten der Fußverkehrsstrategie und darüber hinaus)</p>

	<p>An geeigneten Stellen soll das Element einer <u>verkehrsabhängigen Grünzeitverlängerung</u> für Fußverkehr getestet werden.</p> <p>Die betroffenen Zielgruppen sollen bei der Mängelanalyse einbezogen werden. Hierfür sind geeignete Verfahren zu entwickeln.</p>	
--	---	--

VIS 3 Beseitigung von Unfallschwerpunkten		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Die erfolgreich eingeführte Arbeit der Unfallkommission wird konsequent fortgeführt und weiter qualifiziert. Die Mitglieder der Unfallkommission, insbesondere auch neue Mitwirkende im Zuge von Personalwechsel, werden regelmäßig geschult.</p> <p>Die Evaluation der durchgeführten Maßnahmen stellt eine wesentliche Aufgabe zur Qualitätssicherung und Kenntniserweiterung dar.</p>	<p>Eine wichtige zusätzliche Aufgabe der Unfallkommission besteht in der <u>Unterstützung der bezirklichen Arbeit zur Beseitigung von Unfalldüpfungsstellen im Nebennetz</u>. Neben regelmäßiger Information und Angeboten zum Erfahrungsaustausch betrifft dies die Weitergabe der Ergebnisse teilräumlicher Unfalluntersuchungen (siehe VSA 1) und die Schulung des bezirklichen Personals in den zuständigen Ressorts (Tiefbauämter, untere Straßenverkehrsbehörde) im Hinblick auf die Beseitigung von Unfalldüpfungsstellen und -linien im Nebennetz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Stadttempokzept (VIS 4) <p>Zielgruppenorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Alle Verkehrsteilnahme- und Altersgruppen ▶ Je nach Problem- und Maßnahmenkontext spezifische Gewichtung <p>Zuständigkeit</p> <p><u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Verkehrslenkung Berlin)</u> in Kooperation mit Polizei Berlin und Bau-trägern (Bezirke)</p>

VIS 4 Stadttempokzept		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Nicht angepasste Geschwindigkeit stellt langjährig eine Hauptunfallursache dar.</p> <p>Die gefahrene Geschwindigkeit ist ursächlich mitentscheidend für die Unfall- und Verletzungsschwere. Vor allem bei Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern (Überschreitenunfälle) und Radfahrern hilft eine geringere gefahrene Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr Personenschäden zu vermeiden oder deren Schwere zu verringern.</p> <p>Die Maßnahme steht in einem synergetischen Zusammenhang mit den kommunalen Pflichtaufgaben der Lärminderung und Luftreinhaltung sowie dem Klimaschutz.</p>	<p>Auf der Basis einer <u>Evaluierung der umgesetzten Tempo 30-Regelungen</u> auf Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen sowie einer systematischen <u>Identifizierung von Streckenabschnitten mit gehäuften Unfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit</u> als Unfallursache (siehe VSA 1) soll die Notwendigkeit einer Ausweitung des derzeit praktizierten gesamtstädtischen Konzeptes auf weitere Hauptverkehrsstraßenabschnitte geprüft werden.</p> <p>Ein zusätzlicher Fokus soll dabei auf Hauptverkehrsstraßen mit hohem Radverkehrsanteil (insbesondere Schülerradverkehr) und besonderem Überquerungsbedarf liegen, in denen kurz- oder mittelfristig keine anderen infrastrukturellen Maßnahmen zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs realisierbar sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Radverkehrstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Überquerungsstellenprogramm (VIS 2) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2) ▶ „Rücksicht“-Kampagne (AVM 2)
		<p>Zielgruppenorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Alle Verkehrsteilnahme- und Altersgruppen ▶ Besonderer Fokus: Kinder, ältere und alte Menschen, die zu Fuß gehen oder Rad fahren
		<p>Zuständigkeit</p> <p><u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> (hier ressortübergreifend auch im Hinblick Umwelt) in Kooperation mit Polizei Berlin und Bezirken</p>

4.4 Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME)

Verkehrs- und Mobilitätserziehung stellt aus Verkehrssicherheitssicht ein bedeutsames Thema dar. Kinder und Jugendliche zählen wenn sie zu Fuß gehen oder Rad fahren zu den Hauptrisikogruppen im Unfallgeschehen. Erkenntnisse bezüglich zunehmend defizitärer motorischer Fähigkeiten und Fertigkeiten von Schulkindern, wie sie auch im Zuge der schulischen Radfahrausbildung und -prüfung in den Grundschulen deutlich werden, belegen über die Fakten zum Unfallgeschehen hinaus die Notwendigkeit einer umfassenden Schulung von Wahrnehmung, Motorik und Sicherheitsverhalten bei Kindern (und Jugendlichen) für die Verkehrspraxis während der gesamten Schullaufbahn.

Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung muss daher kontinuierlich sowie geschlechter- und kultursensibel stattfinden. Ein frühzeitiger Beginn des Verkehrssicherheitslernens und Übens in den Schuleingangsklassen und eine konsequente Fortführung in den weiterführenden Schulen erscheinen gleichermaßen notwendig. Nicht zuletzt prägt sich in den betreffenden Altersgruppen in starkem Maße der Umgang mit Verkehrsregeln, Verhaltensformen und Verkehrsmittelwahl.

Die Radfahrausbildung findet an Berliner Grundschulen in der vierten Jahrgangsstufe flächendeckend statt. Die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Polizei Berlin unterstützen auf Anforderung der Bezirke bzw. Schulen bis zu vier Stunden pro Jugendverkehrsschule und Tag die Schulen bei der Radfahrausbildung und -prüfung. Die abschließende Radfahrprüfung findet überwiegend in den Jugendverkehrsschulen statt.

Ein Beginn der Radfahrausbildung in der dritten Jahrgangsstufe ist bisher eher selten.

In weiterführenden Schulen wie auch in den Jahrgangsstufen 5 und 6 in Grundschulen besteht in der schulischen Praxis der Verkehrs- und Mobilitätserziehung derzeit nur ein eingeschränktes Angebot.

Die Fortbildung für Lehrerinnen und Lehrer basiert im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätserziehung im Wesentlichen auf den Beratungs- und Fortbildungsangeboten der Multiplikatoren in den Regionen (Bezirken). Das Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM) bietet interessierten Lehrkräften eine Qualifizierung zum Multiplikator bzw. zur Multiplikatorin an. Derzeit sind jedoch nur sehr wenige Personen mit dieser Qualifikation für Verkehrs- und Mobilitätserziehung tätig, die überwiegende Anzahl der Regionen verfügt nicht mehr über eine entsprechende Fachkraft.

Den Schulen wird gesetzmäßig viel Freiheit im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung und Schwerpunktsetzung bei der Einlösung des formulierten Bildungsauftrags zugestanden. Daraus resultiert, dass die oben dargelegte pädagogisch-pädiatrische Notwendigkeit zur Unterstützung kindlicher Entwicklung den Schulen - vor allem den Grundschulen - in stärkerem Maße als bisher nahe zu bringen sein wird. An dieser Stelle bestehen in Berlin bereits einige erfolgreiche bzw. erfolgversprechende Ansätze.

Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist ohne maßgebliche Unterstützung durch projektorientierte Angebote von Organisationen in freier Trägerschaft an die Schulen nicht vorstellbar. Eine passgenaue Einbindung in ein Gesamtkonzept der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung erscheint gleichwohl notwendig. Dafür benötigen diese Organisationen ihrerseits finanzielle Unterstützung zur Umsetzung ihrer Angebote.

Wünschenswert ist es, dass die Verkehrs- und Mobilitätserziehung im oben dargestellten Sinne zunehmend Einzug in die formulierten Schulprofile erhält und dort stärker verankert wird. Die Maßnahmen haben nicht zuletzt einen starken Bezug zum aktuellen schulischen Thema der Inklusion wie auch zu Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements. Letzteres bedeutet, die Schule als Standort mit verkehrserzeugender Wirkung auf das Umfeld und besonderen Verkehrsproblemen zu bestimmten Tageszeiten insbesondere im Schulleingangsbereich (Stichwort „Elterntaxi“) und an Schulbushaltestellen ernst zu nehmen.

Die konzeptionelle Maßnahmenentwicklung und Durchführung von schulischen Projekten legen eine operative Anbindung an die - noch zu schaffende - zentrale Koordinierungsstelle nahe, die in der Unterstützung schulischer Aktivitäten eine wichtige Aufgabe haben wird.

Folgende drei Maßnahmen sind Bestandteil des Aktionsprogramms 2020:

VME 1 Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Kinder im Schulalter und Jugendliche stellen im Fußverkehr, ältere Schulkinder und Jugendliche zudem als Radfahrende die Hauptrisikogruppen im Unfallgeschehen dar.</p> <p>Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung fokussiert sich demgegenüber derzeit in starkem Maße auf Schulwegübungen zu Fuß mit Kindern, die mit dem Schulbesuch beginnen und die Radfahrausbildung in den vierten Grundschulklassen. Die Unfallzahlen wie auch die vorliegenden Erfahrungen im Hinblick auf motorische Fertigkeiten der an der Radfahrausbildung Teilnehmenden belegen, dass dies immer weniger ausreicht.</p> <p>Mit dem sogenannten Frühradfahren - gemeint sind schulische Übungsangebote in den beiden Schuleingangsstufen - sollen grundlegende motorische Fertigkeiten frühzeitig vermittelt werden, die eine Voraussetzung für die qualifizierte Durchführung der Radfahrausbildung darstellen. Geeignete Konzepte und Praxiserfahrungen liegen aus anderen Bundesländern vor. In Berlin wird dieser Ansatz nach vorliegenden Erkenntnissen bisher nicht praktiziert.</p> <p>Wie die negativen Unfallzahlen belegen, besteht außerdem die Notwendigkeit, dass sich auch ältere Schulkinder (nach absolvierter Radfahrprüfung) und Jugendliche systematisch mit der Vertiefung und Stabilisierung von Kenntnissen und Fertigkeiten im Zusammenhang mit einer sicheren Verkehrsteilnahme im Fuß- und Radverkehr, bei der Nutzung motorisierter Zweiräder (Mofa, Moped, Motorroller) sowie bei der ÖPNV-Nutzung befassen. Aus anderen Bundesländern liegen hierzu teilweise Konzepte und Praxiserfahrungen vor.</p>	<p>Die Grundschulen sollen unterstützt und angeleitet werden, um das <u>Frühradfahren</u> als festen Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätserziehung einzuführen, z.B. niederschwellig im offenen nachmittäglichen Angebot.</p> <p>Notwendig ist ein gesicherter Beginn der <u>Radfahrausbildung</u> in der Jahrgangsstufe 3, aufbauend auf vorangegangenen Projekten des Frühradfahrens.</p> <p>Für Kinder der Jahrgangsstufen 5 bis 8 sollen neue Konzepte und Materialien zu den verkehrssicherheitsrelevanten Themen „<u>Fahrrad und Umwelt</u>“ sowie „<u>Unterwegs mit Bus und Bahn (ÖPNV-Nutzung)</u>“ entwickelt werden.</p> <p>Für Jugendliche der Jahrgangsstufen 9 bis 11 soll ein schulisches Angebot zum Thema <u>Motorisiertes Zweiradfahren</u> mit Mofa, Moped, Motorroller entwickelt werden.</p> <p>Die genannten neuen Ansätze sollen Theorie und Praxis unmittelbar verknüpfen. Sie sollen zunächst in <u>Pilotprojekten</u> getestet und hinsichtlich Durchführungsbedingungen und Wirkungen evaluiert werden. Kindern und Jugendliche sollen bei der Analyse von Verkehrssicherheitsdefiziten im Schulumfeld und im Zuge von Schulwegen aktiv beteiligt werden.</p> <p>Eine <u>breite Kooperation</u> unter Mitwirkung der Polizei (Verkehrssicherheitsberater), der öffentlichen Verkehrsträger (BVG, S-Bahn) sowie freier Träger (Charta) erscheint unverzichtbar. Wünschenswert erscheint darüber hinaus die Einbindung von Sponsoren, Verbänden, Fahrschulen und Zweiradhandel, um den Schulen Anreize zur Projektbeteiligung und Unterstützung bei der Umsetzung zu bieten (z.B. Ausstattung mit Fahrzeugen und Übungs-Parcours oder Angebote zur technischen Untersuchung von privaten Fahrzeugen durch örtliche Händler/Werkstätten).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Radverkehrsstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Überquerungsstellenprogramm (VIS 2) ▶ Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2) ▶ Lehrerfortbildung für Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME 3) ▶ Jugendverkehrsschulen (AVM 1)
		Zielgruppenorientierung
		▶ Kinder im Schulalter (6-14 Jahre) und Jugendliche
		Zuständigkeit
		<p><u>Schulen</u> in Kooperation mit Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft (projektbezogene Zuwendungen), Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM), Polizei Berlin, Bezirken (Schulaufsicht, Jugendverkehrsschulen) sowie Organisationen in freier Trägerschaft, Sponsorinnen und Sponsoren.</p> <p>Bezogen auf projektbezogene Zuwendungen an Organisationen in freier Trägerschaft : <u>Verkehrslenkung Berlin (VLB)</u></p>

	<p>Die <u>Qualitätssicherung</u> der von freien Trägern umgesetzten, öffentlich geförderten Maßnahmen erfordert die Definition eines „Förderprofils“, das die förderfähigen Themen, Inhalte, Zielgruppen und Qualitätsanforderungen im Kontext der Erkenntnisse aus den jährlichen Evaluationen des Verkehrssicherheitsprogramms wie auch der zuvor geförderten Projekte konkretisiert. Wünschenswerte Projekte sollen gezielt ausgeschrieben werden.</p>	
--	---	--

VME 2 Schulisches Mobilitätsmanagement		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Der Schulverkehr führt im unmittelbaren Umfeld des Schulstandortes häufig zu negativen verkehrlichen Auswirkungen. Gleichzeitig stellt er ein wichtiges Übungsfeld für Schülerinnen und Schüler dar im Hinblick auf eine eigenständige, sichere Verkehrsteilnahme. Schulisches Mobilitätsmanagement stellt vor diesem Hintergrund einen konsequenten Schritt zur Verknüpfung von standortbezogenen Infrastruktur- und Erziehungsmaßnahmen dar. Aus der schulischen und kommunalen Praxis in anderen Bundesländern liegen hierzu schon eine Reihe von dokumentierten Ansätzen und Erfahrungsberichten vor.</p> <p>Die Einbindung bereits erfolgreich laufender Maßnahmen von Organisationen in freier Trägerschaft, (z.B. „Zu Fuß zur Schule - Selbst sicher mobil“, „Kinderstadtplan Berlin“ oder auch „Kleine Adler“ im Land Brandenburg) lassen sich gut in ein schulisches Mobilitätsmanagementkonzept („Mobilitätsplan“) einbinden.</p> <p>Infrastrukturelle Bausteine betreffen insbesondere die Überquerbarkeit von Straßen, das Vorhandensein und die Qualität von Radverkehrsanlagen sowie die Lage und fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen im Zuge von Schulwegen, außerdem die Einrichtung von sogenannten „Elternhaltestellen“.</p> <p>Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Thema Klimaschutz (durch Vermeidung von Kfz-Fahrten).</p>	<p>Unter Berücksichtigung bereits praktizierter Verkehrssicherheitsmaßnahmen freier Träger sollen Grundschulen und weiterführende Schulen dabei unterstützt werden, ein spezifisches <u>Konzept des schulischen Mobilitätsmanagements</u> zu entwickeln und in Pilotprojekten umzusetzen.</p> <p>Im Zentrum der Pilotprojekte steht die Frage, wie Schulkinder, Lehrkräfte, Eltern (und deren Vertretungen), Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Tiefbauämter, Träger des öffentlichen Verkehrs sowie gegebenenfalls weitere thematisch tangierte Institutionen einzubinden sind. Kinder und Eltern sollen bei der Analyse von Verkehrssicherheitsdefiziten im Schulumfeld und im Zuge von Schulwegen aktiv beteiligt werden. Eine Unterstützung durch Organisationen in freier Trägerschaft, (Charta) erscheint unbedingt wünschenswert, um die Akzeptanz und den Erfolg der Maßnahme wirksam zu erhöhen. Im Ergebnis soll ein schulischer Mobilitätsplan entstehen, der als Teil des Schulprofils verbindlich festgeschrieben und damit langfristig wirksam werden kann.</p> <p>Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung wie auch Sozial- und Umwelterziehung sollen in das Konzept eingebunden werden.</p> <p>Pilotprojekte sollen hinsichtlich Durchführungsbedingungen und Wirkungen evaluiert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Radverkehrsstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Überquerungsstellenprogramm (VIS 2) ▶ Stadttempokonzept (VIS 4) ▶ Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME 1)
		Zielgruppenorientierung
		<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kinder und Jugendliche im Schulalter ▶ Sekundär: Eltern der beteiligten Schulkinder, alte und ältere Menschen und andere Altersgruppen die sich zu Fuß im schulischen Umfeld fortbewegen.
		Zuständigkeit
		<p>Schulen in Kooperation mit Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft, Polizei Berlin, Bezirken (Schulaufsicht, Straßenverkehrsbehörde), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Fördermittel für Pilotprojekte) sowie öffentlichen Verkehrsträgern, Organisationen in freier Trägerschaft, Sponsorinnen und Sponsoren.</p>

VME 3 Lehrerfortbildung für Verkehrs- und Mobilitätserziehung		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Den schulischen Lehrkräften kommt im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätserziehung eine zentrale Rolle zu. Die Aus- und Fortbildung für Personen, die in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung tätig sind wirkt entscheidend auf die Qualität des Unterrichts wie auch auf die Breite und Kontinuität des Angebotes im Rahmen des gegebenen Erziehungsauftrags.</p> <p>Gleichzeitig erfordert die mit den schulbezogenen Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms intendierte - und aus dieser Perspektive unbedingt notwendige - Erweiterung und Qualitätssteigerung der schulischen Angebote zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung eine Ausweitung der damit verbundenen Beratungs- und Fortbildungsangebote für die betroffenen Lehrkräfte.</p>	<p>Das im Grundsatz bewährte <u>Multiplikatorensystem</u> mit mindestens einer Fachkraft für Inhalte der Verkehrs- und Mobilitätserziehung pro Region (Bezirk) soll aktiviert und auf alle Regionen ausgedehnt werden.</p> <p>Gleichzeitig soll das <u>Angebotsspektrum an Fachberatung und Fortbildung</u> auf die neu zu entwickelnden Angebote der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen (vgl. VME 1 und 2) ausgeweitet werden. Dies erfordert gleichzeitig eine Angebotserweiterung beim Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM) zur Aus- und Fortbildung von Multiplikatoren im Hinblick auf die neuen Ansätze und Inhalte.</p> <p>Beim LISUM soll ein eigenes Beratungs- und Fortbildungsangebot für Lehrkräfte in Grund- und weiterführenden Schulen konzipiert und zeitlich begrenzt eingerichtet werden, die im Rahmen der Mitarbeit in Pilotprojekten gezielte Unterstützung suchen. Dieses Angebot soll gleichzeitig dazu dienen, die notwendigen Erkenntnisse zur Qualifizierung von Multiplikatorinnen und Multiplikatoren im Hinblick auf die neuen Maßnahmenfelder zu gewinnen.</p> <p>Geprüft werden soll auf der Ebene der Schulaufsicht (Bezirke), inwieweit durch Erhöhung des anzurechnenden Kontingents an Unterrichtsstunden für Multiplikatoren ein stärkerer Anreiz geschaffen werden kann, um die vakanten Stellen neu zu besetzen.</p>	<p>► Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME 1)</p> <p>► Schulisches Mobilitätsmanagement (VME 2)</p>
		<p>Zielgruppenorientierung</p> <p>► Kinder und Jugendliche im Schulalter</p>
		<p>Zuständigkeit</p> <p>Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft in Kooperation mit dem Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM), Polizei Berlin und Bezirken (Schulaufsicht)</p>

4.5 Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM)

Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung stellt im Sinne „Lebenslangen Lernens“ zunehmend ein wichtiges Thema in allen Altersgruppen und über die gesamte Altersspanne dar. Anforderungen, Strukturen, nutzerbezogene Rechtsgrundlagen und die Gestaltung des Verkehrssystems verändern sich teilweise in gravierendem Umfang, ohne dass die am Verkehr Teilnehmenden gezielt davon in Kenntnis gesetzt würden. Insbesondere die Fahrausbildung ist in der Regel (bisher) einmalig im Leben einer Verkehrsteilnehmerin oder eines Verkehrsteilnehmers.

Angebote für Einrichtungen der Vorschulerziehung bestehen bereits und stellen eine wichtige Basis und Vorstufe für die schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung dar. Die Verkehrssicherheitsberatung der Polizei ist hier präventiv tätig. Neben der niederschweligen Vermittlung von Regelkenntnissen und Vorübungen zur Verkehrsteilnahme spielt auch die motorische Förderung im Erziehungsalltag eine wichtige Rolle, um Kinder für die Verkehrsteilnahme fit zu machen. Die polizeiliche Präventionsarbeit in den Vorschuleinrichtungen wird in diesem Bereich durch Organisationen in freier Trägerschaft und in Form von Sponsoring unterstützt. Angebote zur Fortbildung von Erzieherinnen und Erziehern vermitteln die notwendigen Kenntnisse.

Die Fahrausbildung ist gesetzlich geregelt und liegt damit außerhalb des Aufgabenbereichs des Landes Berlin. Gleichwohl erscheint es vor dem Hintergrund des Unfallgeschehens sinnvoll und notwendig, weitergehende Angebote zur Aufklärung und Schulung von Kraftfahrzeuge Steuernden wirksam zu unterstützen. Hierzu zählen Peer-Projekte in den Fahrschulen zur Sensibilisierung der Teilnehmenden für relevante Themen wie Fahren unter Alkohol und Drogen durch Gleichaltrige wie auch Angebote von Organisationen in freier Trägerschaft für freiwillige Fahrsicherheitstrainings.

Die Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren wird demografisch bedingt künftig erheblich an Bedeutung gewinnen. Vorrangige Zielgruppe sind die im eigenen Haushalt lebenden und aktiv am Straßenverkehr teilnehmenden älteren Menschen. Die Polizei ist im Rahmen ihrer Präventionsarbeit eigeninitiativ und unterstützend in Bezug auf die Verkehrssicherheit von älteren Menschen tätig. Die Organisationen in freier Trägerschaft befassen sich zunehmend mit diesem Thema. Eine Verknüpfung mit den Themen Gesundheit, Fitness und Freizeitgestaltung liegt nahe und lässt mehr Erfolg erwarten als ein ausschließlich auf Verkehrssicherheitsthemen bezogenes Angebot. Kernaufgaben bestehen in der Vermittlung aktuellen Verkehrswissens im Zusammenhang mit allen Arten der Verkehrsteilnahme, in der Beratung im Hinblick auf Fahrtüchtigkeit und Fahrzeugwahl (z.B. Stichwort E-Bike/Pedelec) sowie im Bereich des Trainings zur Bewältigung komplexer Verkehrssituationen, insbesondere im Zusammenhang mit der Führung von Kraftfahrzeugen. Der Wiedereinstieg in das Radfahren spielt eine wachsende Rolle.

Mit derzeit 27 Jugendverkehrsschulstandorten besteht in Berlin ein besonderes Potenzial für bezirks- und stadtteilbezogene Trainings- und Übungsangebote zum Radfahren, auch über die Durchführung der schulischen Radfahrausbildung hinaus. Die Zuständigkeit für die Jugendverkehrsschulen ist auf bezirklicher Ebene unterschiedlich strukturiert. Betreuungsangebote vor Ort werden derzeit überwiegend im Rahmen von beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen gesichert.

Eine operative Unterstützung und Koordination außerschulischer Verkehrs- und Mobilitätsbildungsangebote im Rahmen der neu einzurichtenden zentralen Koordinierungsstelle erscheint sinnvoll.

Die folgenden beiden Maßnahmen sind Bestandteil des Aktionsprogramms 2020:

AVM 1 Jugendverkehrsschulen		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Grundlegende Konzepte zur Sicherung, Qualifizierung und teilweise Neuausrichtung der Jugendverkehrsschulen wurden im Rahmen einer Maßnahme des ersten Verkehrssicherheitsprogramms entwickelt und in einem Leitfaden niedergelegt. Vorgeschlagen wird insbesondere die Ausdehnung des bestehenden Angebotes, das bisher vorrangig auf die Durchführung des schulischen Radfahrtrainings im Schonraum gerichtet ist, auf weitestgehende außerschulische Angebote für unterschiedliche Zielgruppen. Begründen lässt sich dies insbesondere mit der Zunahme des Unfallrisikos von Radfahrenden in allen Altersgruppen und der Notwendigkeit alltagsnaher Übungsangebote im Schonraum für Vorschulkinder, Schulkinder wie auch für Erwachsene (insbesondere Seniorinnen und Senioren), die das Radfahren (wieder) erlernen wollen.</p> <p>Zielvorstellung ist die Jugendverkehrsschule als außerschulisches Zentrum für verkehrssicherheitsbezogene Lern- und Trainingsangebote im Bezirk.</p> <p>Wesentliches Ziel ist die langfristige Sicherung der Standorte. Ein entsprechendes Trägerkonstrukt besteht derzeit nicht.</p>	<p>Das entwickelte Konzept zur langfristigen <u>Sicherung der Jugendverkehrsschulen</u> als außerschulisches Zentrum für verkehrssicherheitsbezogene Lern- und Trainingsangebote im Bezirk soll umgesetzt werden. Dabei sind die Bezirke als Träger der Jugendverkehrsschulen und Verwalter der in städtischem Eigentum befindlichen Standorte in besonderem Maße gefordert.</p> <p>Sondiert werden soll die Möglichkeit der Schaffung einer neuen, <u>zentralen Trägerschaft</u> für die Arbeit der Jugendverkehrsschulen auf gesamtstädtischer Ebene, z.B. in einem Konsortium aus mehreren Organisationen in freier Trägerschaft mit klar definierter Federführung. Damit soll die organisatorische Struktur sowie personelle und materielle Ausstattung der Jugendverkehrsschulen langfristig vereinheitlicht und den neuen Anforderungen angepasst werden.</p> <p>In einem ersten Schritt sollen für ausgewählte Jugendverkehrsschulstandorte im Rahmen eines <u>Pilotprojektes</u> standortspezifische Konzepte entwickelt, probeweise umgesetzt und evaluiert werden. Eine Anschubfinanzierung hierfür wird in Aussicht gestellt.</p>	<p>► Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME 1)</p>
		<p>Zielgruppenorientierung</p> <p>► Kinder als Radfahrer</p> <p>Als neue Zielgruppen auch:</p> <p>► Senioren und andere Altersgruppen als Radfahrer</p>
		<p>Zuständigkeit</p> <p><u>Bezirke</u> in Kooperation / Partnerschaft mit freien Trägern in einem Konsortium (zentrale Trägerschaft)</p> <p>Anschubfinanzierung für das Pilotprojekt: <u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> unterstützt durch inhaltliche Kooperation und Sponsoring.</p>

AVM 2 „Rücksicht“-Kampagne		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Die bis Ende 2013 als Modellvorhaben laufende Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsklimas mit besonderem Fokus auf dem Radverkehr unter dem Oberthema „Rücksicht“ soll auch in den Folgejahren in Berlin weiter durchgeführt werden.</p> <p>Eine Modellprojekt-Kooperation findet in Freiburg im Breisgau statt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV) tragen und begleiten das Modellprojekt gemeinsam mit.</p> <p>Die Kampagne dient ausdrücklich auch dazu, neue Erkenntnisse zu sammeln im Hinblick auf die Wirksamkeit und Sinnfälligkeit vergleichbarer Formate und soll daher systematisch evaluiert werden.</p>	<p>Auf Grundlage der Evaluierung der Modellprojekte in Berlin und Freiburg soll das angewandte Konzept bewertet und ggf. weiterentwickelt werden. Eine Fortführung über den Modellzeitraum hinaus soll auf dieser Basis geprüft werden.</p> <p>Geprüft werden soll darüber hinaus die <u>Einbindung von zusätzlichen Kampagnenbausteinen</u> zur Verstärkung und stadträumlichen Ausdehnung der Öffentlichkeitswirkung in Kooperation mit Organisationen in freier Trägerschaft- und örtlichen Sponsorinnen oder Sponsoren. Beispielhaft sei die auch in Berlin laufende Aktion „Geisterräder“ genannt, mit der auf Unfallstellen mit tödlichen Folgen für die Beteiligten mahnend hingewiesen wird, die mit dem Rad unterwegs waren.</p> <p>Die Ausdehnung der „Rücksicht“-Kampagne auf Menschen, die <u>motorisierte Zweiräder fahren</u> oder die Entwicklung eines vergleichbaren Formates für diese Zielgruppe soll geprüft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsunfallbearbeitung (VSA 1) ▶ Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen (VSA 2) ▶ Verkehrsüberwachung (VSA 3) ▶ Radverkehrsstreifenprogramm (VIS 1) ▶ Stadttempokonzept (VIS 4) ▶ Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME 1)
		Zielgruppenorientierung
		▶ Radfahrende in allen Altersgruppen im Kontext mit anderen am Verkehr Teilnehmenden
		Zuständigkeit
		<u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> in Kooperation mit freien Trägern unterstützt durch inhaltliche Kooperation mit Organisationen in freier Trägerschaft und Sponsoring.

4.6 Netzwerkarbeit (NWA)

Eine enge Kooperation zwischen den verschiedenen Trägerinnen und Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin stellt eine Kernanforderung für eine wirksame Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Die Vernetzung konnte in den vergangenen Jahren deutlich verbessert und verdichtet werden. Die Anzahl der Kooperierenden hat insbesondere im Bereich der freien Trägerschaft zugenommen. Eine gewisse Bündelung der Kontakte hat im Zusammenhang mit dem im September 2008 neu installierten und mittlerweile in erfreulichem Umfang aktiv genutzten Kommunikationsportal Berlin-Sicher-Mobil.de stattgefunden. Eine zentrale Koordinierungsstelle fehlt jedoch.

Der Zusammenschluss von mittlerweile rund 30 Akteuren in der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit stellt einen Meilenstein zur langfristigen Sicherung und Qualifizierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin dar. Die Charta ist offen für neue Mitglieder. Die Akquirierung weiterer Kooperationspartner erscheint vor dem Hintergrund der vorliegenden Aufgaben gleichzeitig dringend notwendig. Die im Jahr 2005 formulierte Präambel und die seinerzeit in die Charta eingebrachten Selbstverpflichtungen der einzelnen Mitglieder bedürfen einer Aktualisierung.

Notwendig erscheint eine stärkere und verbindlichere Einbeziehung der Bezirke in das Netzwerk der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin.

Ausgeweitet und stabilisiert werden soll das im Wachsen befindliche Netzwerk über die Stadtgrenzen hinaus. Eine bundeslandübergreifende Vernetzung besteht mit dem Land Brandenburg und soll weiter intensiviert werden. Kontakte zu anderen mit Verkehrssicherheit

befassten Institutionen in anderen Bundesländern, in den Stadtstaaten wie auch mit anderen Städten (Kontakte auf Arbeitsebene bestehen aktuell beispielsweise zu Hamburg und Freiburg) sollen vertieft werden. Wünschenswerte Gegenstände einer Vernetzung und verbindlichen Kooperation auf großstädtischer und Länderebene betreffen insbesondere:

- den Erfahrungsaustausch,
- die Abstimmung und Zusammenarbeit im Hinblick auf Maßnahmenentwicklung, -umsetzung und -evaluation,
- die Durchführung gemeinsamer Veranstaltungen (z.B. Tagungen zu Verkehrssicherheitsthemen),
- die Anpassung der jeweils praktizierten Analysestruktur zum Verkehrsunfallgeschehen (Verkehrsunfallstatistik) mit dem Ziel der Vergleichbarkeit.

Die inhaltliche Zusammenarbeit im städte- und länderübergreifenden Netzwerk kann und soll insbesondere im Rahmen von gemeinsamen Modellprojekten vertieft werden, die eine Bündelung knapper Ressourcen ermöglichen. Aktuelles positives Beispiel ist die „Rücksicht“-Kampagne (vgl. AVM 2), die als Modellprojekt gemeinsam mit der Stadt Freiburg im Breisgau durchgeführt wird.

Die folgende Maßnahme ist Bestandteil des Aktionsprogramms 2020:

NWA 1 Zentrale Koordinierungsstelle		
Ausgangslage und Intention	Fokussierung	Synergien
<p>Die zentrale Koordinierungsstelle soll maßgebliche Verkehrssicherheitsaktivitäten auf gesamtstädtischer Ebene bündeln. Sie soll Ansprechstelle einerseits für die Akteure, andererseits für die potenzielle „Kundschaft“ von Verkehrssicherheitsangeboten sein und der koordinierten Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin einen Ort und ein „Gesicht“ geben. Ein Schwerpunkt wird bei der Unterstützung der Verkehrssicherheitsaktivitäten der Schulen und Bezirke liegen.</p> <p>Als unterstützendes Instrument soll sie das Kommunikationsportal www.berlin-sicher-mobil.de betreiben, pflegen, aktuell halten und nach Bedarf weiterentwickeln.</p>	<p>Zur konzeptionellen Konkretisierung hinsichtlich Profil, Aufgaben und Ausstattung und zur praktischen <u>Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle</u> wird eine Anschubfinanzierung (Personal- und Sachmittelausstattung) in Aussicht gestellt. Langfristiges Ziel ist jedoch eine Einrichtung in freier Trägerschaft oder getragen durch ein Konsortium von mehreren freien und behördlichen Trägern mit klar definierter Federführung. Eine Mischfinanzierung durch mehrere Träger wird als notwendig erachtet.</p> <p>Das <u>Kommunikationsportal www.berlin-sicher-mobil.de</u> soll künftig als Online-Plattform der Koordinierungsstelle fungieren und damit personell und finanziell langfristig gesichert werden. Besondere Teilaspekte stellen neben der Aktualität der Inhalte die Ausweitung der Informationsangebote, die Akquirierung neuer Inserenten sowie eine Verlinkung mit anderen Bildungsservern und Online-Plattformen mit Bedeutung für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin dar. Die Präsenz und Wirksamkeit des Portals wird laufend evaluiert.</p>	<p>► Vorrangig die Maßnahmen in den Bereichen der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME) und außerschulischen Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM)</p>
		<p>Zielgruppenorientierung</p> <p>► Im Grundsatz zielgruppenübergreifende Maßnahme</p> <p>► Supportleistungen betreffen in besonderem Maße die Haupttrikogruppen (Kinder, Jugendliche und ältere und alte Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad im Verkehr bewegen)</p>
		<p>Zuständigkeit</p> <p><u>Freie Träger</u>, ggf. als Partner in einem Konsortium (Realisierung, Betrieb)</p> <p>Anschubfinanzierung: <u>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt</u> unterstützt durch inhaltliche Kooperation mit Organisationen in freier Trägerschaft und Sponsoring.</p>

Anhang 1: Aktionsprogramm 2020 – Maßnahmenkatalog im Überblick

Nr.	Maßnahme	Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Finanzierung		Herkunft Finanzmittel	Zeitschiene
				im Rahmen veranschlagter Ausgaben	Maßnahme verursacht Mehrkosten, die im Einzelplan ausgeglichen werden		
Verkehrssicherheitsarbeit (VSA)							
VSA 1	Verkehrsunfallbearbeitung	Polizei Berlin	SenStadtUm, VLB	x		Mischfinanzg.	2014 ff
VSA 2	Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen	SenStadtUm	Polizei Berlin, Bezirke		x	SenStadtUm	2014 ff
VSA 3	Verkehrsüberwachung	Polizei Berlin	Bezirke, SenStadtUm	x		Mischfinanzg.	kontinuierlich
Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS)							
VIS 1	Radverkehrsstreifenprogramm	SenStadtUm	Bezirke, Schulen	x		SenStadtUm	2014 ff
VIS 2	Überquerungsstellenprogramm	SenStadtUm	Bezirke, Schulen	x		SenStadtUm	2014 ff
VIS 3	Beseitigung von Unfallschwerpunkten	SenStadtUm	VLB, Polizei Berlin, Bezirke	x		SenStadtUm	kontinuierlich
VIS 4	Stadttempokzept	SenStadtUm	Bezirke, Polizei Berlin	x		SenStadtUm	2014 ff
Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME)							
VME 1	Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung	Schulen, SenBJW	Polizei Berlin, Bezirke, VLB, Charta		x	Mischfinanzg., Sponsoring	kontinuierlich
VME 2	Schulisches Mobilitätsmanagement	Schulen, SenBJW	Polizei Berlin, Bezirke, SenStadtUm, Charta		x	Mischfinanzg.	2014 ff
VME 3	Lehrerfortbildung für Verkehrs- und Mobilitätserziehung	SenBJW	Bezirke, LISUM, Schulen, PolizeiBerlin		x	SenBJW	2014 ff
Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM)							
AVM 1	Jugendverkehrsschulen	Bezirke	Charta, SenStadtUm	x		Mischfinanzg.	2014 ff
AVM 2	„Rücksicht“-Kampagne	SenStadtUm	Charta, SenStadtUm		x	SenStadtUm	2014 ff
Netzwerkarbeit (NWA)							
NWA 1	Zentrale Koordinierungsstelle	Charta	SenStadtUm		x	Mischfinanzg.	2014 ff

Anhang 2: Wer hat die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit unterzeichnet?

Organisationen in freier Trägerschaft:

- ACE Auto Club Europa e.V.
- ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- ADAC Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg GmbH
- ADFC Berlin e.V.
- Arbeitskreis von Verkehrsexperten Berlin-Brandenburg e.V.
- Berliner Schutzengel n.e.V.
- BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Berlin e.V.
- Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S.)
- BVG Berliner Verkehrsbetriebe
- DEKRA Automobil GmbH
- Fahrlehrer-Verband Berlin e. V.
- Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.
- FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
- Juventus e.V.
- Landesverkehrswacht Berlin e.V.
- S-Bahn Berlin GmbH
- Tannenhof Berlin-Brandenburg e.V.
- TÜV Rheinland Group
- Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg (VVL)
- Verein für Fahrzeugsicherheit Berlin e.V.
- Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Nordost e.V. (VCD Nordost)
- VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH

Behörden:

- Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf
- Bezirksamt Lichtenberg
- Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf
- Bezirksamt Neukölln
- Bezirksamt Pankow
- Bezirksamt Treptow-Köpenick
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft
- Senatsverwaltung für Inneres und Sport
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
- Unfallkasse Berlin