



Verkehrspolitik

Berlin Sicher Mobil 2020

Kontinuität und neue Akzente



Inhalt

Vorwort	2
Bilanz der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit	4
Verkehrsunfallentwicklung	4
Meilensteine der Maßnahmenumsetzung seit 2004	6
Kosten- und Ressourcenentwicklung	7
Handlungsfelder, Ziele, Zielgruppen und Leitlinien	9
Handlungsfelder	9
Ziele	10
Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit	11
Leitlinien	12
Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Aktionsprogramm 2020	13
Vorbemerkung zur Grundstruktur	13
Verkehrssicherheitsarbeit (VSA)	14
Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS)	15
Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME)	16
Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM)	18
Netzwerkarbeit (NWA)	19
Impressum	20

Vorwort



Kontinuität und neue Akzente

Neun Jahre nach Verabschiedung des ersten Berliner Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin Sicher Mobil“ im Jahr 2005 hat der Senat im Januar 2014 das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2020 beschlossen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ 2020 wird die Grundlage dafür schaffen, die erfolgreichen Maßnahmen der letzten Jahre fortzusetzen. Aber es wird auch neue Akzente setzen. Wir wollen die Verkehrssicherheit in Berlin weiter verbessern, die Zusammenarbeit der vielen Akteure und die Umsetzung der Maßnahmen effizienter gestalten.

Unsere gemeinsame Vision ist es, auf Berliner Stadtgebiet langfristig Verkehrsunfälle mit getöteten und schwer verletzten Menschen zu verhindern.

Bei dieser „Vision Zero“ setzen wir auf die Kooperation und gemeinsame Verantwortung aller.

Verkehrssicherheitsarbeit ist an der Schnittstelle von Stadtentwicklungs-, Verkehrs-, Umwelt-, Gesundheits-, Bildungs- und Sicherheitspolitik angesiedelt. Deshalb haben wir das Verkehrssicherheitsprogramm auf vier „tragende Säulen“ gestellt: Federführend und für die Infrastruktur zuständig ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Darüber hinaus übernehmen die Senatsverwaltungen für Bildung, Jugend und Wissenschaft sowie für Inneres und Sport und die Polizei Berlin sowie nicht zuletzt rund 30 Mitglieder der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit in ihrem jeweiligen Kompetenzbereich die Verantwortung für eine erfolgreiche Umsetzung von Zielen und Maßnahmen.

Ob dies gelingt, liegt nicht zuletzt an Ihnen, den Berliner Bürgerinnen und Bürgern. Tragen Sie mit situationsangepasstem, rücksichtsvollem Verhalten zur Verkehrssicherheit auf den Berliner Straßen bei. Damit wir gemeinsam unsere Stadt sicherer und lebenswerter gestalten und persönliches Leid infolge von Verkehrsunfällen vermeiden und aktiv verhindern können.



Michael Müller
Senator für Stadtentwicklung und Umwelt

Bilanz der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrsunfallentwicklung

Die Verkehrsunfallentwicklung war in Berlin bis Mitte der 2000er Jahre langjährig rückläufig. 2006 wurden rund 120.000 Verkehrsunfälle auf Berliner Straßen verzeichnet. Bis Ende 2010 nahm die Unfallzahl wieder um 8 % zu. Seit-her stagniert sie bei rund 130.000 Verkehrsunfällen im Jahr.

Erfreulicherweise führen die meisten Verkehrsunfälle lediglich zu Sachschäden. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden liegt seit 2004 mit leichten Schwankungen bei rund 11 %.

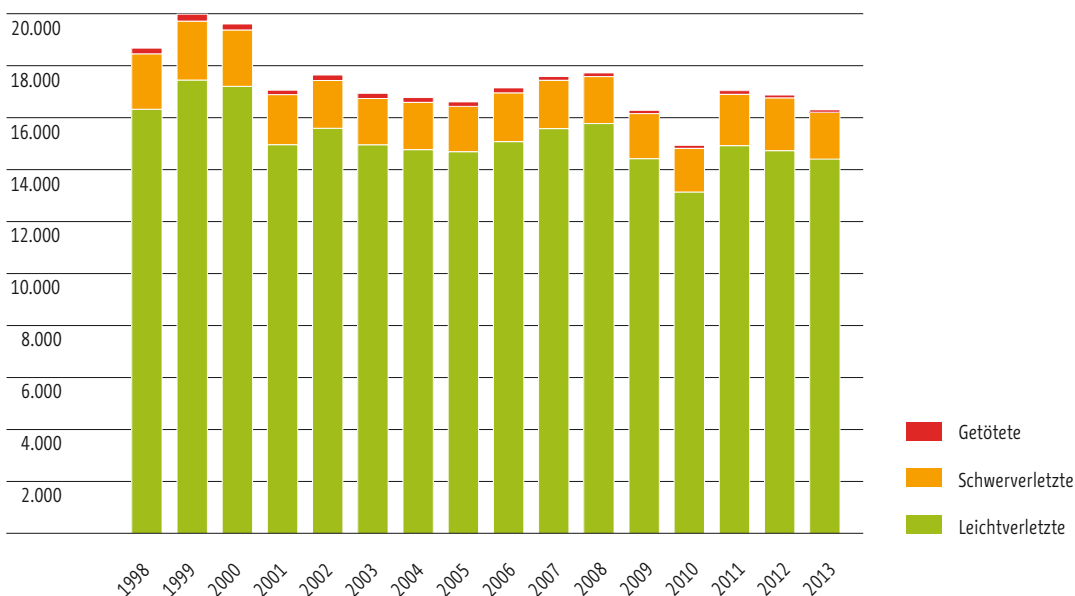
Bezogen auf schwer verletzte Verkehrsunfallopfer im Berliner Stadtgebiet wurde im Jahr 2010 – Zielhorizont des ersten Verkehrssicherheitsprogramms – ein historischer Tiefstand erreicht: Rund 15.000 Menschen verunglückten im Straßenverkehr, rund 1.700 Personen wurden dabei schwer verletzt. Nach einer Zunahme auf rund 17.000 Verunglückte und 2.000 Schwerverletzte in den Jahren 2011 und 2012 sanken die Zahlen im Jahr 2013 wieder auf rund 16.500 Verunglückte und 1.900 Schwerverletzte und lagen damit etwa bei den Ausgangswerten von 2004. Der langjährige Trend ist somit nicht eindeutig. Er unterliegt vielmehr jährlichen Schwankungen.

Die im ersten Berliner Verkehrssicherheitsprogramm festgesetzte zentrale Zielgröße „Minus 30 Prozent“ bezogen auf „schwer Verunglückte“ – Getötete und Schwerverletzte werden dabei in einer Zahl zusammengefasst – wurde bis heute deutlich verfehlt. Gegenüber dem Ausgangsjahr 2004 ergab sich 2013 vielmehr sogar eine leichte Zunahme um 2 %.

Lediglich bei den Getöteten ist seit Ende der 1990er Jahre ein relativ stabiler Rückgang zu verzeichnen. Mit 37 Getöteten lag diese Zahl im Jahr 2013 um 48 % unter dem Ausgangswert des Jahres 2004. Nur bei der Anzahl der Getöteten konnte also die Zielgröße „Minus 30 Prozent“ unterschritten werden.

Je schwerer die Unfallfolgen, desto häufiger sind die nicht motorisiert am Straßenverkehr Teilnehmenden betroffen. Fast zwei Drittel der im Straßenverkehr Getöteten und über die Hälfte der Schwerverletzten gehörten 2013 den nicht motorisierten Verkehrsteilnahmegruppen an. 14 Getötete und 445 Schwerverletzte waren zu Fuß, neun Getötete und 580 Schwerverletzte mit dem Rad unterwegs. Dritte maßgebliche Risikogruppe sind Personen, die motorisierte Zweiräder fahren. Im Jahr 2013 betraf dies vier Getötete und 395 Schwerverletzte.

Personen



Entwicklung der Verkehrsunfallopferzahlen in Berlin von 1998 bis 2013: Nachhaltiger Rückgang bei den Getöteten, aber bisher kein eindeutiger Trend bei den Schwer- und Leichtverletzten.

Zusammen genommen waren damit 2013 jeweils rund drei Viertel der Getöteten und Schwerverletzten den genannten drei Risikogruppen zuzurechnen.

Eine wichtige Vergleichsgröße ist der „Modal-Split“. Er bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel an den täglichen Wegen der Berliner Bevölkerung. Menschen, die sich mit Zweirädern – motorisiert oder nicht motorisiert – fortbewegen, weisen erheblich höhere Anteile an den Verkehrsunfallopfern mit schweren Unfallfolgen auf, als dies ihrem Modal-Split entspricht. Bei den Fahrradfahrenden liegt dieses Verhältnis beim 2,4-fachen, wo motorisierte Zweiräder genutzt werden, sogar bei dem 20-fachen.

Die jährlich durchgeführten differenzierten Unfallanalysen haben die Ziele und Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin wiederholt bestätigt. Fokussiert auf Verunglückte mit schweren und tödlichen Verletzungen lassen sich folgende Hauptrisikogruppen identifizieren:

- Kinder im Schulalter, Jugendliche und alte Menschen, wenn sie zu Fuß gehen,
- Ältere Schulkinder, die Rad fahren,
- Junge Erwachsene, die im Pkw oder auf motorisierten Zweirädern unterwegs sind.

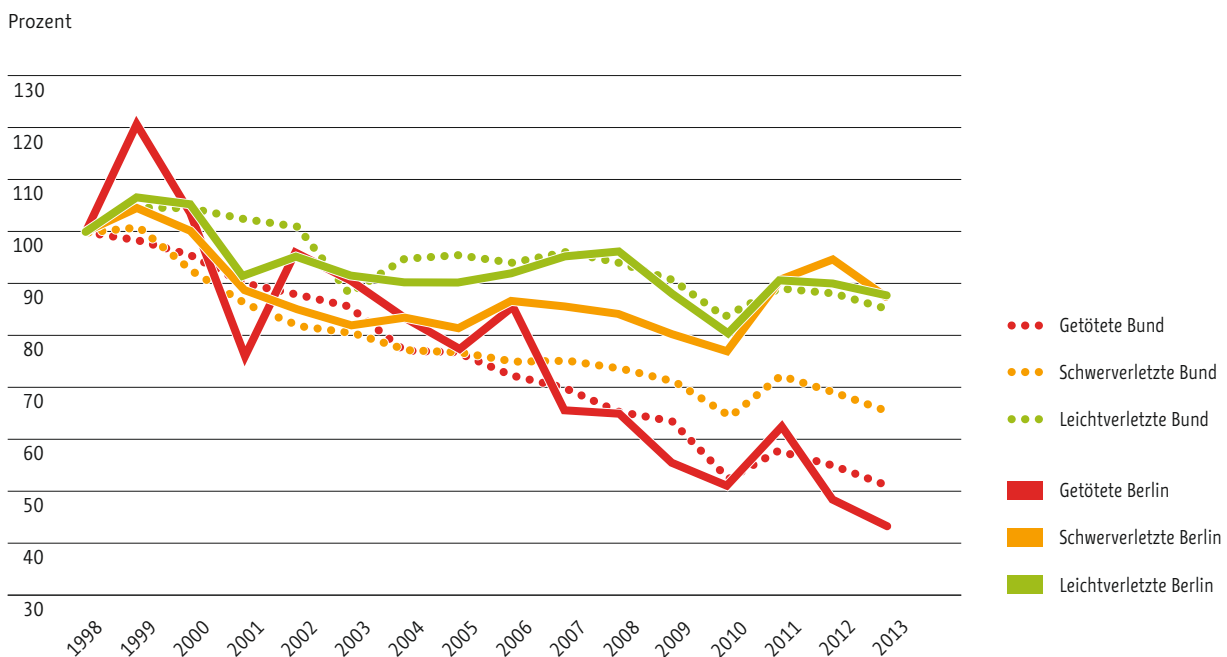
Stark gefährdet sind darüber hinaus Mitfahrende im Pkw und als Sozius auf motorisierten Zweirädern sowie Jugendliche und zunehmend auch Erwachsene mittleren Alters, die Rad fahren.

Ein Vergleich der Berliner Unfalldaten mit der Bundesstatistik der Verkehrsunfallentwicklung auf innerörtlichen Straßen macht deutlich, dass sich von 1998 bis 2013 in Bezug auf Getötete und Leichtverletzte qualitativ ähnliche Entwicklungen ergeben haben. Bezogen auf Schwerverletzte verlief die Entwicklung in Berlin dagegen deutlich ungünstiger als auf Bundesebene. Die Lücke zwischen beiden Kurven klafft mittlerweile weit auseinander.

Insgesamt verweist auch dieser Vergleich auf die vordringliche Aufgabe, die Anzahl und den Anteil der auf Berliner Straßen Verunglückten mit schweren Verletzungen nachhaltig zu reduzieren.

Neben allgemeinen Gründen, wie z.B. Witterungseinflüssen mit Auswirkungen auf die Verkehrsmittelnutzung, spielen im Unfallgeschehen auf Berliner Straßen auch langfristige strukturelle Veränderungen eine Rolle:

- Der Anteil der älteren Bevölkerung nimmt stetig zu.
- Die Modal-Split-Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Gesamtverkehr haben sich in Berlin seit Ende der 1990er Jahre deutlich erhöht.
- Der Bestand an motorisierten Zweirädern hat in den vergangenen 10 Jahren um rund ein Drittel zugenommen.
- Demgegenüber ist beim Pkw-Bestand nur ein geringer Zuwachs zu verzeichnen.



Entwicklung der Verunglücktenzahlen nach Verletzungsschwere in Berlin im Vergleich zum Bundesgebiet (nur innerorts) von 1998 bis 2013: ähnliche Kurvenverläufe, aber deutlich ungünstigere Entwicklung in Berlin bei den Schwerverletzten

Auch dies gilt es bei der Bewertung des Unfallgeschehens in Berlin zu berücksichtigen. Gleichwohl bleibt die bisherige Entwicklung seit Inkrafttreten des ersten Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2005 auch vor dem Hintergrund der 2013er Daten eher ernüchternd.

Etliche Maßnahmen des ersten Verkehrssicherheitsprogramms dienten vorrangig der Aufgabe, eine wirksame und tragfähige Basis für eine langfristig angelegte, systematische Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin herzustellen. Die „Meilensteine“ im folgenden Abschnitt verdeutlichen dies. In den kommenden Jahren gilt es nun,

- langfristige Stabilität und Kontinuität zu schaffen,
- die 2005 begonnene Arbeit systematisch weiterzuführen,
- das Netzwerk der partnerschaftlich Kooperierenden zu verdichten und auszuweiten
- und keinesfalls nachzulassen bei den Anstrengungen um mehr Verkehrssicherheit für alle.

Die vorliegenden Unfallanalysen erlauben trotz zunehmender Differenzierung noch wenige Rückschlüsse im Hinblick auf Ursachen und Hintergründe der neueren Entwicklungen. Hierzu bedarf es weiterer Untersuchungen. Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vor allem daran zu messen, inwieweit sie die Ursachen von Verkehrsunfällen, insbesondere solche 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 Radfahrenden und motorisiert Zweiradfahrenden 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 – dauerhaft weiter zu verringern. Eine maßgebliche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Qualität der Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr, das Geschwindigkeitsniveau und -verhalten im Kraftfahrzeugverkehr sowie die Wirksamkeit polizeilicher Verkehrsüberwachung und -kontrolle.

Meilensteine der Maßnahmenumsetzung seit 2004

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

2005

- Gründung der **Berliner Charta für die Verkehrssicherheit** mit mittlerweile über 30 Mitgliedern
- Unterzeichnung der **Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit** (European Road Safety Charter), im Jahr 2009 erneuert
- Erstmalige Durchführung des seither jährlich tagenden **Verkehrssicherheitsforums** als Kommunikations-, Beratungs- und Evaluationsgremium für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin
- Einrichtung der städtischen **Unfallkommission** mit Federführung bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB)
- Auflage des Förderprogramms zur gezielten Ausweitung der **schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung** durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, seither verwaltet durch die VLB

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; der Einsatz erfolgt durch die Bezirke vorrangig in Tempo-30-Zonen, die Ausrüstung wurde mittlerweile auf 120 Geräte erweitert

2007

- Erstmalige Herausgabe des **Verkehrssicherheitsberichts** als Instrument zur jährlichen Evaluierung der Verkehrsunfallentwicklung auf Basis einer differenzierten Analyse der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik und zum Monitoring der laufenden Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms

2007/08

- Einführung des **Sicherheitsaudits** zur Prüfung von Straßenbauprojekten in Berlin mit Ausbildung von verwaltungsintern Mitarbeitenden zu zertifizierten Sicherheitsauditoren

2008

- Online-Schaltung von **www.berlin-sicher-mobil.de** als Internetplattform zur Verbesserung der Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung aller an der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin Beteiligten und Interessierten
- Durchführung des Pilotprojekts zum **Kinderstadtplan Berlin** mit Ausarbeitung eines Leitfadens

2012

- Start der **„Rücksicht“-Kampagne** mit Fokus auf Radverkehrssicherheit und Konfliktvermeidung im Stadtverkehr



Als wesentliche Infrastrukturmaßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms laufen zudem seit 2005 die kontinuierliche Umsetzung des **Radverkehrsstreifenprogramms** und seit 2001 des **Zebrastrassenprogramms**. Bis Ende 2013 wurden aus beiden Programmen rund 150 km Radverkehrsanlagen und 325 Überwege für Fußgängerinnen und Fußgänger neu realisiert. Darüber hinaus wurden Radverkehrsanlagen sowie Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen zur Sicherung von Überquerungsstellen auch im Rahmen von laufenden Straßenumbau- und Straßenausbaumaßnahmen hergestellt.

Die im Frühjahr 2010 in einem Leitfaden zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Berliner **Jugendverkehrsschulen** aufbereitete Erkenntnisse und Empfehlungen wurden den Bezirken übergeben (siehe Maßnahme AVM 1).

Die seit 2005 laufenden Aktivitäten zur Verbesserung der **Kooperation und Vernetzung** der in der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit zusammenarbeitenden Institutionen zeigen positive Wirkungen. Eine Vielzahl von unverzichtbaren Aktionen und Aktivitäten gehen mittlerweile aus dieser Kooperation hervor. Die Kommunikationsplattform www.berlin-sicher-mobil.de macht dies eindrucksvoll sichtbar. Die Netzwerkarbeit soll daher konsequent fortgesetzt, intensiviert und auf weitere Partnerinstitutionen und Basisaktivitäten ausgedehnt werden.

Kosten- und Ressourcenentwicklung

Die Verkehrssicherheitsarbeit differenziert sich angesichts der unterschiedlichen Zuständigkeiten in verschiedene Maßnahmenfelder. Zu nennen sind insbesondere:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, Finanzierung von Modell- und Pilotprojekten, Anschubfinanzierungen für einzelne Maßnahmen zur Koordination und Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit, Förderung von Verkehrssicherheitsaktivitäten in freier Trägerschaft, Finanzierung von Kampagnen und vergleichbaren präventiven Maßnahmen sowie des Monitorings und der Evaluation,
- Polizei Berlin: Erfassung und Aufbereitung der Verkehrsunfalllage, Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention sowie weitere verkehrssicherheitsrelevante Aufgaben im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags,
- Bezirke: Finanzierung von Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen, Investitionen in die Infrastruktur, Finanzierung der Jugendverkehrsschulen.

Eine Vielzahl von weiteren Institutionen in öffentlicher und freier Trägerschaft tragen mit Personaleinsatz und Bereitstellung von materiellen sowie finanziellen Ressourcen zur Verkehrssicherheitsarbeit bei.

Eine langfristige Planungssicherheit im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Finanzmittel ist notwendige Voraussetzung für die weitere kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit.

Den Ausgaben stehen öffentliche **Einnahmen** aus Verwarungs- und Bußgeldern, Einnahmen, die gemeinnützige Organisationen oder Einrichtungen in freier Trägerschaft der Verkehrssicherheitsarbeit aus Gerichtsverfahren (Geldstrafen) erhalten sowie aus Sponsoring gegenüber.

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 Sponsoren leidet darunter. Auch vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für die Berliner Verkehrssicherheitsarbeit – eine Maßnahme des Verkehrssicherheitsprogramms – wichtig.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin werden erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung gestellt. Die eingesetzten Ressourcen stehen jedoch in keinem Verhältnis zu dem volkswirtschaftlichen Schaden durch Verkehrsunfälle, der in Berlin in den vergangenen Jahren – auf Basis der polizeilichen Unfalldaten ermittelt – jährlich rund eine Milliarde Euro und mehr 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 Fußverkehr mit vorrangigem Ziel der Verbesserung der Überquerbarkeit von Straßen des Hauptnetzes,
- Langfristige Sicherung und weitere Erhöhung der Finanzmittel für Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr mit den vorrangigen Zielen der Schaffung geschlossener Radverkehrsnetze und der Verbesserung der Sicherheit von Radfahrenden an 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 der Verstärkung des Equipments (z.B. durch Ausweitung einer kombinierten Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung), um den Kontrolldruck und die Entdeckungswahrscheinlichkeit von Verkehrsverstößen weiter zu erhöhen,

- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für Kommunikationsmaßnahmen, z.B. für Kampagnen zur Verkehrssicherheit (möglichst unter Einbeziehung von Sponsoring),
- Gesicherte Finanzierung und ausreichende Personalausstattung für eine zentrale Koordination und Organisation der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit auf operativer Ebene,
- Bereitstellung von Haushaltsmitteln 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 damit befassten 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 Trägerinnen und Träger sind daher zu verstärkten Anstrengungen aufgefordert.

Die zum Ziel gesetzte deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitslage, wie sie politisch 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 eine höhere Priorisierung des Handlungsfeldes Verkehrssicherheit innerhalb der veranschlagten Ausgaben im Haushalt nahe.

Handlungsfelder, Ziele, Zielgruppen und Leitlinien

Handlungsfelder

Verkehrssicherheitsarbeit umfasst vier zentrale Handlungsfelder:

- Menschen,
- Infrastruktur,
- Verkehrsplanung und -politik,
- Technik und Verkehrsrecht.

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

Der Stadtentwicklungsplan 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 Stadtentwicklungsplan Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter anderem folgende Maßnahmen benannt:

- Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Verkehrsträger des Umweltverbundes mit verstärkter Berücksichtigung der Belange des Umweltverbundes – das sind öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radverkehr – gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
- Erweiterung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung und der Fahrausbildung um den Baustein Mobilitätslernen,
- Entwicklung und Durchführung zielgruppenspezifischer Kommunikationsmaßnahmen,
- Weiterführung der Fußverkehrsstrategie und Umsetzung der Konzeption zur Förderung des Fußgängerverkehrs,
- Weiterführung der Radverkehrsstrategie und Umsetzung mit dem bewährten Maßnahmenrepertoire sowie Durchführung von Pilotprojekten,
- Weiterentwicklung der Tempo-30-Konzeption.

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm greift diese Maßnahmen auf und konkretisiert, erweitert und akzentuiert sie in relevanten Bereichen (siehe Seite 13 ff.).

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 Pedelecs eingeschlossen). Eine Ausweitung der Ausstattung von Pkw, Bussen, Lkw und Motorrädern mit sicherheitswirksamen Fahrer-Assistenz-Systemen (FAS) wird nachdrücklich begrüßt.

Die Aussagen und Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 des Bundes werden durch das Land Berlin in besonderem Maße unterstützt. Vor allem gilt dies für Maßnahmen, die zur Erhöhung der Innerortssicherheit dienen und die die Kenntnisse zur Verkehrsunfallanalyse weiter erhöhen (z.B. Einführung der Kategorie „Schwerstverletzte“ in die polizeiliche Unfallstatistik).

Der Schwerpunkt des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms liegt auf den beiden Handlungsfeldern **Menschen** und **Infrastruktur**. Verfolgt wird dabei ein integrierter Ansatz. Dieser 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 werden auf den Seiten 13–19 dargestellt.

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

Konkret liegt damit der Schwerpunkt auf Verkehrsunfällen mit Personenschaden, ohne jedoch verkehrsunfallbedingte

Vermögens- und Umweltschäden zu vernachlässigen. Im Zentrum stehen besondere Zielgruppen (siehe Seite 11), die einerseits als unfallstatistisch identifizierte Risikogruppen und andererseits als Personengruppen zu betrachten sind, die eine besondere Ansprache im Hinblick auf sicheres Verkehrsverhalten erfordern.

Von den Menschen auszugehen bedeutet auch, dass die Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms nicht unabhängig voneinander zu betrachten sind. Vielmehr ist der Mensch, ob Frau oder Mann, Mädchen oder Junge, als am Verkehr Teilnehmender 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 der 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 Verkehrs-

sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie Verkehr und Mobilität sollen dabei gezielt genutzt werden.

Ziele

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 basiert auf vier grundlegenden Zielformulierungen:

1. An erster Stelle steht das **Qualitätsziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit im Hinblick auf alle am Verkehr Teilnehmenden und alle Stadträume“**. Es ordnet sich im 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 oder schwer verletzte Unfallopfer)“** mehr auf Berliner Stadtgebiet geschehen sollen. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, dieser „Vision Zero“, die einen Idealzustand beschreibt, möglichst nahezukommen.
4. Damit nachvollziehbar ist, ob die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms tatsächlich dem vorangestellten Qualitätsziel dienen und zu einer Annäherung an die formulierte Vision führen, ist ein überprüfbares Zwischenziel festzulegen. Auf dem Weg zum beschriebenen Idealzustand eines Straßenverkehrs ohne Unfälle mit schweren Personenschäden soll für Berlin als nächstes **Etappenziel** gelten: **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**. Als Kenngröße zur Bestimmung der Zielerreichung wird die

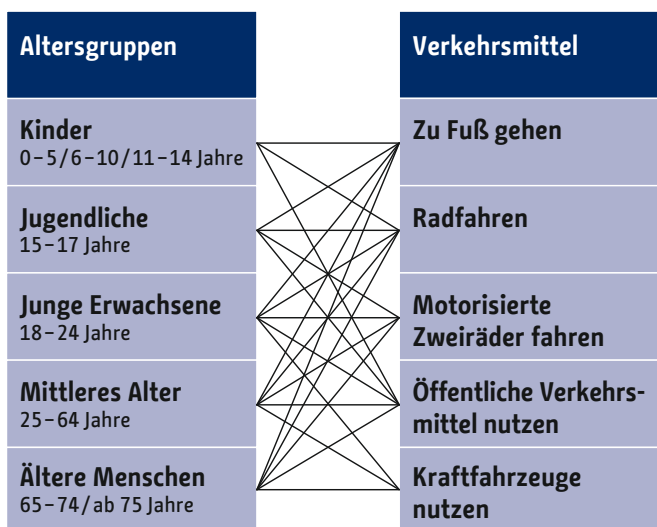
Summe der Personen mit schweren oder tödlichen Verletzungen (Unfallkategorien „Getötete“ und „Schwerverletzte“) festgelegt. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten ist – im Unterschied zu den statistisch relevanten Größenordnungen auf nationaler und europäischer Ebene, die einen eigenständigen Zielwert 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 Maßnahmen, die dem definierten Etappenziel „Minus 30 Prozent“ dienen, ein Beitrag geleistet werden, um die Verletzten- und Verkehrsunfallzahlen in Berlin insgesamt zu reduzieren. Auch Unfälle mit Leichtverletzten und schweren Sachschäden sind keineswegs wünschenswert.

Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit

Das Verkehrssicherheitsprogramm unterscheidet Zielgruppen nach Alter und Art der Verkehrsteilnahme. Zwischen beiden Aspekten bestehen vielfältige Zusammenhänge. 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 gekommenen Menschen berücksichtigt.

Prioritäre Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms sind in Bezug auf die Verkehrsteilnahme Menschen, die zu Fuß gehen, Fahrrad oder motorisierte Zweiräder fahren und



Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms: vielfältige Zusammenhänge zwischen Lebensalter und Verkehrsteilnahme

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 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 (jüngere Schulkinder) 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 aus dem Unfallgeschehen bis Ende 2013 unter Berücksichtigung der Verletzungsschwere die dargestellte Zielgruppen-Risiko-Matrix. Auch diesbezüglich erfolgt eine jährliche Überprüfung und Anpassung an veränderte Verunglückten-Kollektive bezogen auf Veränderungen in Bezug auf die Verletzungsschwere und volkswirtschaftliche Kostensätze, ermittelt durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

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

- Kinder im Schulalter, Jugendliche sowie ältere und alte 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.

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 Zusammenhänge müssen zielgruppengerecht und 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 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 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 und privatwirtschaftliche Unternehmen und Arbeitgebende. Persönlicher, sozialer und institutioneller Nutzen verkehrssicheren Verhaltens sollen daher in der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin 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 Kofinanzierung 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 in freier Trägerschaft stärken:** Die stärkere Verantwortungsübernahme von Institutionen in freier Trägerschaft ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und gilt auch in der Verkehrssicherheitsarbeit. Die langfristige Sicherung und weitere Verbesserung der Arbeitsfähigkeit und der Kooperationsbedingungen solcher Institutionen sind daher dringend erforderlich.
- 8. Netzwerk weiter ausbauen:** Ziel ist ein gut funktionierendes Netzwerk mit verbindlichen Strukturen der Information, Koordination und Kooperation und mit klar definierter Aufgabenteilung. Dabei ist auch eine regionale Zusammenarbeit im Metropolenraum notwendig, vor allem 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, als Straßenbaulastträger, durch ihre Aufgaben im Rahmen der regionalen Schulaufsicht mit Schulberatung und Fortbildung für Lehrkräfte sowie in ihrer Zuständigkeit für die Jugendverkehrsschulen inne haben. Teilräumliche Analysen zum Unfallgeschehen und Modellprojekte sollen die unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Bezirken gezielt aufgreifen.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Aktionsprogramm 2020

Vorbemerkung zur Grundstruktur

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 beruht auf einer ressortübergreifenden Zusammenarbeit von vier gleichwertigen Partnerinnen, die im Sinne eines „interaktiven Vier-Säulen-Modells“ Maßnahmenverantwortlichkeiten entsprechend ihren spezifischen Kompetenzschwerpunkten übernehmen:

- 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.

Einer guten, engen Zusammenarbeit wird im Hinblick auf die Zielerreichung und erfolgreiche Maßnahmenumsetzung ein hoher Stellenwert beigemessen. Damit wird zugleich dem Umstand Rechnung getragen, dass Verkehrssicherheitsarbeit an der Schnittstelle von Stadtentwicklungs-, Verkehrs-, Umwelt-, Gesundheits-, Bildungs- und Sicherheitspolitik angesiedelt ist und nur in diesem übergreifenden Kontext Synergien nutzbar gemacht werden können.

Die 13 Maßnahmen des Aktionsprogramms 2020 sind in fünf Handlungsbereiche untergliedert, denen zugleich wesentliche Verantwortlichkeiten im Hinblick auf die vier im Verkehrssicherheitsprogramm kooperierenden Partnerinnen zugeordnet werden können:

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

Teilweise handelt es sich um laufende Maßnahmen, die langfristig orientiert sind, jedoch zur Verbesserung der Orientierung auf die maßgeblichen Zielgruppen eine zusätzliche Akzentuierung erhalten. Dies gilt für die Maßnahmen „Verkehrsunfallbearbeitung“ (VSA 1), „Verkehrsüberwachung“ (VSA 3), für alle Maßnahmen im Handlungs-

bereich „Verkehrsinfrastruktur und -system“ (VIS) und für die „Rücksicht“-Kampagne“ (AVM 3).

Die neue Maßnahme „Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen“ (VSA 2) erscheint vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsunfallentwicklung dringend notwendig, um bislang fehlende Detailkenntnisse zur besseren Ausrichtung und Steuerung der Maßnahmen in den übrigen Handlungsbereichen zu gewinnen.

Neue Ansätze wurden im Handlungsbereich „Schulische 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 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 zum Verkehrsunfallgeschehen 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 erläutert.

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 Weiterführung 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 am Verkehr Teilnehmenden 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. Der Einsatz der Displays durch die Bezirke wird konsequent fortgeführt.

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

Der Handlungsbereich „Verkehrssicherheitsarbeit“ umfasst drei Maßnahmen:

VSA 1 Verkehrsunfallbearbeitung

Die **Arbeit der Bußgeldstelle** 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 ortsfesten Überwachungsanlagen zur direkten Daten- und Bildauswertung bei der Bußgeldstelle eingerichtet werden.

Ob freiwerdende personelle Ressourcen der **Verkehrsüberwachung** zugeführt werden können, ist unter Beachtung zu erbringender Personaleinsparungen und Prioritätensetzungen der Polizei Berlin zu prüfen.

Die **Unfalldatenaufbereitung** soll auf ein modernes digitales Verfahren umgestellt werden, mit dem räumliche und thematische Daten aggregiert und räumliche Kartierungen erstellt werden können. Wünschenswert sind insbesondere thematische Karten zur Unfallbeteiligung von Kindern, älteren und alten Menschen, zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Menschen sowie teilräumliche Aggregationen auf Bezirksebene sowie kleinmaßstäblicher auf Stadtteil- und Quartiersebene.

Geprüft werden soll die **Einführung eines automatisierten Verfahrens zur Anwendung der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)**. Ein solches liegt derzeit nur für überörtliche Straßennetze vor. Unterstützt werden soll ein Forschungsprojekt, mit dem die für Landesnetze entwickelte Software für die Anwendung auf innerörtliche Netze am Beispiel Berlins weiterentwickelt werden kann.

VSA 2 Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen

Im Rahmen einer **Motorradstudie** 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.

Untersucht werden sollen in zwei getrennten Studien die stadträumliche Verteilung und Charakteristik von **Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden** und von **Unfällen mit Beteiligung zu Fuß gehender Menschen** im Fokus von Altersgruppen und Modal-Split-Anteilen 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.

Weitere Untersuchungsthemen sollen auf Basis der Ergebnisse der jährlichen Evaluation der Unfallentwicklung identifiziert werden. Wesentliche Aspekte sind die Unfall- und Verletzungsschwere, die teilräumliche Unfallverteilung, maßgebliche Faktoren im Unfallgeschehen sowie Genderaspekte im Hinblick auf Betroffene und Verursachende von Verkehrsunfällen.

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 Zielgruppenreichung auszurichten.

VSA 3 Verkehrsüberwachung

Die **personellen und technischen Ressourcen** für die Verkehrsüberwachung sollen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel ausgebaut werden, um einen wirksameren Kontrolldruck zu erzeugen. Weitere geeignete Einsatzstellen für eine **kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung** werden geprüft,

eine Realisierung bei positiven Ergebnissen angestrebt. Im Hinblick auf evaluierte Zielgruppenaspekte wird die **Durchführung von Schwerpunktmaßnahmen** intensiviert. Ein besonderes Augenmerk gilt der Verkehrssicherheit im Radverkehr im Kontext der vorhandenen Infrastruktur und des Verhaltens von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern.

Einbezogen werden soll die **Überwachung des ruhenden Verkehrs** (Park-, Liefer- und Ladevorgänge) im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit im Radverkehr und Fußverkehr.

Erkenntnisse aus der Verkehrsüberwachung durch Polizei und bezirkliche Ordnungskräfte sollen konsequenter in die Infrastrukturplanung einbezogen werden.

Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS)

Auf die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrssystem bezogene Maßnahmen stehen in engem Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie der Fuß- und Radverkehrsstrategie und sind mit diesen konzeptionell verknüpft. Im Zentrum der Maßnahmen steht die langfristige Sicherung und Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten. Damit wird berücksichtigt, dass Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad im Verkehr bewegen, im Unfallgeschehen Hauptrisikogruppen sind.

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 ist es, bis zum Jahr 2020 alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Gehwege an Einmündungen und Kreuzungen barrierefrei nutzbar zu machen. Das Bordabsenkungsprogramm, das seit 2012 läuft, steht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrssicherheitsarbeit. Bis Ende 2014 werden rund 350 Maßnahmen umgesetzt.

Besondere Synergien zwischen dem Verkehrssicherheitsprogramm und der Fußverkehrsstrategie ergeben sich darüber hinaus im Zusammenhang mit der Entwicklung und Aufwertung von teilräumlichen Fußverkehrsnetzen (Fußverkehrsstrategie, Modellprojekt 2) und der Umsetzung von „Begegnungszonen“ in Stadtstraßen mit starkem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie lebhaftem Autoverkehr (Fußverkehrsstrategie, Modellprojekt 5).

Den am Verkehr Teilnehmenden kann aufgrund ihrer Alltagserfahrungen eine gute 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 Kinder, ältere und alte Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad im Verkehr bewegen. Für diese Zielgruppen sollen in den 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 Verkehrssicherheitsarbeit Mitwirkenden (Charta) und der Polizei (Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater in Direktionen und Abschnitten) sein.

Der Handlungsbereich „Verkehrsinfrastruktur und -system“ umfasst vier Maßnahmen:

VIS 1 Radverkehrsstreifenprogramm

Priorität soll künftig bei der Herstellung einer lückenlosen **Radverkehrsinfrastruktur im Zuge von wichtigen Achsen des Radverkehrs** liegen. Eine notwendige Grundlage stellt die teilräumliche Analyse des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden dar (vgl. VSA 2). Damit sollen in Stadtgebieten mit hohem Risikopotenzial im Radverkehr – das sind vor allem ältere Schulkinder (nach absolviertem Radfahrtraining) und Jugendliche – besonders unfallträchtige Strecken und zusammenhängende Routen identifiziert und mit geeigneten Mitteln wirksam gesichert werden. Der **Sicherung des Radverkehrs von Schülerinnen und Schülern** im schulischen Umfeld soll dabei besonderes Gewicht zukommen. Sie sind auf das Fahrrad als Verkehrsmittel in besonderem Maße angewiesen.

Zweistreifiges Abbiegen von Kraftfahrzeugen soll wegen der Gefährdung des Rad- und Fußverkehrs aufgehoben oder signaltechnisch gesichert werden.

Betroffene Zielgruppen sollen bei der Mängelanalyse einbezogen, geeignete Verfahren hierfür entwickelt werden.

VIS 2 Überquerungsstellenprogramm

Das Programm soll auf alle Arten von **Sicherungsmaßnahmen an Überquerungsstellen** ausgedehnt werden. Neben Fußgängerüberwegen sollen Mittelinseln und -streifen, Gehwegvorstreckungen und andere bauliche Elemente sowie fußgängerfreundliche Ampelschaltungen (Ansätze: kein zweistreifiges Rechtsabbiegen, kein bedingt verträgliches Linksabbiegen) einbezogen werden. Innovative Formen der Signalisierung für den Fußverkehr werden im Rahmen der Fußverkehrsstrategie in ausgewählten Pilotprojekten bereits erprobt.

Bei neuen **Ampelanlagen** sollen alle wichtigen Überquerungsbeziehungen in die Signalisierung einbezogen werden. Vorhandene Anlagen sollen um fehlende Furten ergänzt werden. An geeigneten Stellen soll der Einsatz einer **verkehrsabhängigen Grünzeitverlängerung** für signalisierte Furten getestet werden. Besonderes Augenmerk muss auf der Herstellung guter Sichtverhältnisse an Überquerungsstellen liegen. Polizei und Ordnungsämter sollen daher die **Einhaltung von Halt- und Parkverboten** an Fußgängerüberwegen und anderen Überquerungsstellen verstärkt überwachen.

Für Bereiche mit starkem Überquerungsbedarf sollen **Geschwindigkeitsbeschränkungen** geprüft werden, die ein sicheres Überqueren der Fahrbahn grundsätzlich erleichtern können.

Priorität bei der Umsetzung sollen Überquerungsstellen im Zuge von stark frequentierten Schul- und Freizeitwegen von Kindern und Jugendlichen und von 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 (Überschreiten-Unfälle).

Betroffene Zielgruppen sollen bei der Mängelanalyse einbezogen, geeignete Verfahren entwickelt werden.

VIS 3 Beseitigung von Unfallschwerpunkten

Eine wichtige zusätzliche Aufgabe der Unfallkommission besteht in der **Unterstützung der bezirklichen Arbeit zur Beseitigung von Unfalhhäufungsstellen im Nebennetz**. Neben regelmäßiger Information und Angeboten zum Erfahrungsaustausch betrifft dies die Weitergabe der Ergebnisse teilträumlicher Unfalluntersuchungen (siehe VSA 1) und die Personalschulung in den zuständigen Ressorts (Tiefbauämter, untere Straßenverkehrsbehörde) im Hinblick auf die Beseitigung von Unfalhhäufungsstellen und -linien im Nebennetz.

VIS 4 Stadttempokzept

Auf Basis einer **Evaluierung der umgesetzten Tempo-30-Regelungen** in Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen und einer systematischen **Identifizierung von Streckenabschnitten mit gehäuften Unfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit** als Unfallursache (siehe VSA 1) soll die Notwendigkeit einer Ausweitung des praktizierten gesamtstädtischen Konzeptes auf weitere Hauptverkehrsstraßenabschnitte geprüft werden.

Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf **Hauptverkehrsstraßen mit hohem Radverkehrsanteil** (insbesondere Schulradverkehr) und besonderem Überquerungsbedarf liegen, in denen kurz- oder mittelfristig keine anderen infrastrukturellen Maßnahmen zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs realisierbar sind.

Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME)

Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist eine bedeutsame Verkehrssicherheitsaufgabe. Kinder und Jugendliche zählen, wenn sie zu Fuß gehen oder Rad fahren, zu den Hauptrisikogruppen. Erkenntnisse bezüglich zunehmend defizitärer motorischer Fähigkeiten und Fertigkeiten von Schulkindern, wie sie auch im Zuge der schulischen Radfahrausbildung in den Grundschulen deutlich werden, belegen über die Fakten des Unfallgeschehens hinaus die Notwendigkeit einer umfassenden Schulung von Wahrnehmung, Motorik und Sicherheitsverhalten bei Kindern und Jugendlichen während der gesamten Schullaufbahn.

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

Die Radfahrausbildung findet an Berliner Grundschulen in der vierten Jahrgangsstufe flächendeckend statt. Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Polizei Berlin unterstützen die Schulen auf Anforderung bis zu vier Stunden pro Jugendverkehrsschule und Tag bei der Radfahrausbildung. Die abschließende Radfahrprüfung findet überwiegend auf dem Gelände der Jugendverkehrsschulen statt. Ein Beginn der Radfahrausbildung in der dritten Jahrgangsstufe ist bisher eher selten, wäre jedoch wünschenswert.

In Jahrgangsstufe 5 und 6 der Grundschulen und in weiterführenden Schulen besteht in der schulischen Praxis derzeit nur ein eingeschränktes Angebot zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung.

Beratung und Fortbildung für Lehrkräfte im Bereich Verkehrs- und Mobilitätserziehung werden vorrangig von ausgebildeten Multiplikatorinnen und Multiplikatoren in den Regionen sichergestellt. Derzeit sind diese Stellen jedoch nur in wenigen Bezirken besetzt. Das Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM) bietet interessierten Lehrkräften eine entsprechende Qualifizierung an.

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 Mobilitäts-

erziehung erscheint gleichwohl notwendig. Dafür benötigen diese Organisationen ihrerseits finanzielle Unterstützung zur Umsetzung ihrer Angebote.

Den Schulen wird gesetzmäßig viel Freiheit im Hinblick auf die Ausgestaltung und Schwerpunktsetzung bei der Einlösung ihres Bildungsauftrags zugestanden. Daraus resultiert, dass die weiter oben dargelegte Notwendigkeit zur Unterstützung kindlicher Entwicklung 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. Wünschenswert ist es, dass die Verkehrs- und Mobilitätserziehung im dargestellten Sinne zunehmend Einzug in die formulierten Schulprofile erhält und dort stärker verankert wird. Sie hat nicht zuletzt einen starken Bezug zum aktuellen schulischen Thema der Inklusion wie auch zum schulischen Mobilitätsmanagement. Letzteres bedeutet, die Schule als Standort mit verkehrserzeugender Wirkung auf das umliegende Quartier und Verkehrsproblemen zu bestimmten Tageszeiten, insbesondere im Schuleingangsbereich (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.

Der Handlungsbereich „Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ umfasst drei Maßnahmen:

VME 1 Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Die Grundschulen sollen unterstützt und angeleitet werden, das **Frühradfahren** als festen Bestandteil der Verkehrs- und Mobilitätserziehung einzuführen, z.B. niederschwellig im offenen nachmittäglichen Angebot.

Notwendig ist ein gesicherter Beginn der **Radfahrausbildung** in der Jahrgangsstufe 3, möglichst aufbauend auf vorangegangenen Projekten des Frühradfahrens.

Für die Jahrgangsstufen 5 bis 8 sollen neue Konzepte und Materialien zu den verkehrssicherheitsrelevanten Themen „**Fahrrad und Umwelt**“ und „**Unterwegs mit Bus und Bahn (ÖPNV-Nutzung)**“ entwickelt werden.

Für Jugendliche der Jahrgangsstufen 9 bis 11 soll ein schulisches Angebot zum Thema **Motorisiertes Zweiradfahren** mit Mofa, Moped, Motorroller entwickelt werden.

Die genannten Ansätze sollen Theorie und Praxis verknüpfen. Sie sollen in **Pilotprojekten** getestet und hinsichtlich Durchfüh-

rungsbedingungen und Wirkungen evaluiert werden. Kinder und Jugendliche sollen bei der Analyse von Verkehrssicherheitsdefiziten im Schulumfeld und auf Schulwegen aktiv beteiligt werden.

Eine breite **Kooperation** unter Mitwirkung der Polizei (Verkehrssicherheitsberater), der öffentlichen Verkehrsträger (BVG, S-Bahn) und freier Träger (Charta) ist unverzichtbar. Wünschenswert erscheint die Einbindung von Sponsoren, Verbänden, Fahrschulen und Zweiradhandel, um den Schulen Anreize zur Projektbeteiligung und Unterstützung bei der Umsetzung zu bieten (z.B. durch Ausstattung mit Fahrzeugen und Übungsparcours oder Angebote für Fahrzeug-Sicherheits-Checks durch örtliche Händler/Werkstätten).

Die **Qualitätssicherung** der von freien Trägern umgesetzten, öffentlich geförderten Maßnahmen erfordert die Definition eines „Förderprofils“, das förderfähige Themen, Inhalte, Zielgruppen und Qualitätsanforderungen im Kontext der Erkenntnisse aus den Evaluationen des Verkehrssicherheitsprogramms und aus den geförderten Projekten konkretisiert. Wünschenswerte Projekte sollen gezielt ausgeschrieben werden.

VME 2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Unter Berücksichtigung bereits praktizierter Verkehrssicherheitsmaßnahmen freier Träger sollen Grundschulen und weiterführende Schulen dabei unterstützt werden, ein spezifisches **Konzept des schulischen Mobilitätsmanagements** zu entwickeln und in Pilotprojekten umzusetzen. Im Zentrum der Pilotprojekte steht die Frage, wie Schulkinder, Lehrkräfte, Eltern (und deren Vertretungen), Straßenverkehrsbehörden, Polizei, Tiefbauämter, Träger des öffentlichen Verkehrs 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 zu erhöhen.

Im Ergebnis soll ein schulischer Mobilitätsplan entstehen, der als Teil des Schulprofils verbindlich festgeschrieben und damit langfristig wirksam werden kann. Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung wie auch Sozial- und Umwelterziehung sollen in das Konzept eingebunden werden.

Pilotprojekte sollen hinsichtlich Durchführungsbedingungen und Wirkungen evaluiert werden.

VME 3 Lehrerfortbildung für Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Das im Grundsatz bewährte **Multiplikatorensystem** mit mindestens einer Fachkraft für Inhalte der Verkehrs- und Mobilitätserziehung pro Region (Bezirk) soll reaktiviert und auf alle Regionen ausgedehnt werden. Geprüft werden soll auf der Ebene der Schulaufsicht in den Bezirken, inwieweit durch

Erhöhung des anzurechnenden Kontingents an Unterrichtsstunden für Multiplikatoren ein stärkerer Anreiz geschaffen werden kann, um die vakanten Stellen neu zu besetzen.

Gleichzeitig soll das **Angebotsspektrum an Fachberatung und Fortbildung** auf die neu zu entwickelnden Angebote der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen (vgl. VME 1 und 2) ausgeweitet werden. Dies erfordert beim Landesinstitut für Schule und Medien (LISUM) eine Anpassung der Aus- und Fortbildung von Multiplikatoren im Hinblick auf die neuen Ansätze und Inhalte.

Das LISUM soll außerdem ein eigenes **Beratungs- und Fortbildungsangebot** für Lehrkräfte konzipieren und zeitlich begrenzt einrichten, die im Rahmen der Mitarbeit an schulischen Pilotprojekten gezielte Unterstützung suchen. Das Angebot soll gleichzeitig dazu dienen, notwendige Erkenntnisse zur Qualifizierung von Multiplikatorinnen und Multiplikatoren im Hinblick auf die neuen Maßnahmenfelder zu gewinnen.

Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM)

Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung stellt im Sinne „Lebenslangen Lernens“ 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 werden.

Insbesondere die Fahrausbildung ist in der Regel einmalig im Leben der am Straßenverkehr Teilnehmenden. Sie ist gesetzlich geregelt und liegt damit außerhalb des Aufgabenbereichs des Landes Berlin. Gleichwohl erscheint es mit Blick auf das Unfallgeschehen 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 Themen wie Fahren unter Alkohol und Drogen durch Gleichaltrige wie auch Angebote von Organisationen in freier Trägerschaft für freiwillige Fahrsicherheitstrainings.

Die Verkehrssicherheit von älteren und alten Menschen wird demografisch bedingt künftig erheblich an Bedeutung gewinnen. Vorrangige Zielgruppe sind die im eigenen Haushalt lebenden und aktiv am Straßenverkehr teilnehmenden älteren und alten Menschen. Die Polizei ist hier im Rahmen ihrer Präventionsarbeit initiativ und unterstützend tätig. Institutionen in freier Trägerschaft befassen sich zunehmend mit dem 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. E-Bike/Pedelec) sowie bei Trainingsangeboten zur Bewältigung komplexer Verkehrssituationen mit Kraftfahrzeugen. Der Wiedereinstieg in das Radfahren spielt eine wachsende Rolle.

Mit derzeit 25 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.

Der Handlungsbereich „Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung“ umfasst zwei Maßnahmen:

AVM 1 Jugendverkehrsschulen

Das entwickelte Konzept zur langfristigen **Sicherung der Jugendverkehrsschulen** 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. Sondierte werden soll die Möglichkeit der Schaffung einer neuen, **zentralen Trägerschaft** für die Arbeit der Jugendverkehrsschulen auf gesamtstädtischer Ebene, z.B. in einem Konsortium aus mehreren Organisationen in freier Trägerschaft mit klar definierter Federführung. Damit könnte die organisatorische Struktur sowie personelle und materielle Ausstattung der Jugendverkehrsschulen langfristig vereinheitlicht und den neuen Anforderungen angepasst werden.

In einem ersten Schritt sollen für ausgewählte Jugendverkehrsschulstandorte im Rahmen eines **Pilotprojektes** standortspezifische Konzepte auf Basis des vorliegenden Leitfadens konkretisiert, probeweise umgesetzt und evaluiert werden. Eine Anschubfinanzierung hierfür wird in Aussicht gestellt.

AVM 2 „Rücksicht“-Kampagne

Auf Grundlage einer Evaluierung der Modellprojekte in Berlin und Freiburg soll das bereits angewandte Kampagnenkonzept bewertet, weiterentwickelt und im Hinblick auf eine Fortführung über den Modellzeitraum hinaus geprüft werden.

Geprüft werden soll die **Einbindung von zusätzlichen Kampagnenbausteinen** 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 mahndend hingewiesen wird, die mit dem Rad unterwegs waren.

Ebenfalls geprüft werden soll die Sinnfälligkeit einer Ausdehnung der „Rücksicht“-Kampagne auf Menschen, die **motorisierte Zweiräder fahren** oder die Entwicklung eines vergleichbaren Formates für diese Zielgruppe.

Netzwerkarbeit (NWA)

Eine enge Kooperation zwischen den verschiedenen Trägerinstitutionen 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 Bündelung der Kontakte hat im Zusammenhang mit dem im September 2008 neu installierten und mittlerweile in erfreulichem Umfang aktiv genutzten Kommunikationsportal www.berlin-sicher-mobil.de stattgefunden. Eine zentrale Koordinierungsstelle als operative Plattform für die Verkehrssicherheitsaktivitäten in Berlin fehlt jedoch noch.

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 bei den gegebenen Aufgaben 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 gute bundeslandübergreifende Vernetzung besteht mit dem Land Brandenburg. Kontakte zu den mit Verkehrssicherheit befassten Institutionen in anderen Bundesländern, in den Stadtstaaten wie auch in anderen Großstädten (Kontakte auf Arbeitsebene bestehen aktuell beispielsweise zu Hamburg und Freiburg) sollen vertieft werden. Wünschenswerte Gegenstände einer Vernetzung und Kooperation auf großstädtischer und Länderebene betreffen insbesondere den Erfahrungsaustausch, die Abstimmung und Zusammenarbeit bei der Maßnahmenentwicklung, -umsetzung und -evaluation, die Durchführung gemeinsamer Veranstaltungen (z.B. Tagungen zu Verkehrssicherheitsthemen) sowie die Anpassung der jeweils praktizierten Analysestruktur zum Verkehrsunfallgeschehen (Verkehrsunfallstatistik) mit dem Ziel einer besseren 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 Beispiel ist die „Rücksicht“-Kampagne (vgl. AVM 2), die als Modellprojekt gemeinsam mit der Stadt Freiburg im Breisgau in den Jahren 2012 und 2013 durchgeführt wurde.

Der Handlungsbereich „Netzwerkarbeit“ beschränkt sich auf eine Maßnahme:

NWA 1 Zentrale Koordinierungsstelle

Zur konzeptionellen Konkretisierung hinsichtlich Profil, Aufgaben und Ausstattung und zur praktischen **Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle** 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.

Das **Kommunikationsportal www.berlin-sicher-mobil.de** soll künftig als Online-Plattform der Koordinierungsstelle dienen und damit personell und finanziell 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.

Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt
Kommunikation
Württembergische Straße 6
10107 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung und Umwelt
Abteilung Verkehr
Helgard Jahn
Joachim Krey
[www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/
politik_planung/sicherheit](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/sicherheit)

Bearbeitung und Redaktion

plan.publik.
Prof. Karl Heinz Schäfer
www.planpublik.de

Layout und Satz

adlerschmidt kommunikationsdesign
www.adlerschmidt.de

Fotografie

Tom Kretschmer (Umschlag, S. 6, S. 8, S. 11)
Martin Graffmann, CP/COMPARTNER (S. 7)
Michael M. Baier, BSV GmbH (S. 10)

Druck

medialis Offsetdruck GmbH
www.medialis.org

Berlin, September 2014



Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil 2020“ ist der notwendige Rahmen für eine wirkungsvolle, nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit in der Bundeshauptstadt Berlin bis Ende 2020 geschaffen. Es setzt die im Jahr 2005 mit dem ersten Verkehrssicherheitsprogramm begonnene Arbeit konsequent fort. Es wahrt Kontinuität im Hinblick auf Ziele, Leitlinien, Maßnahmenprogramm und Netzwerkarbeit. In ausgewählten Bereichen setzt es neue Akzente. Das Ziel bleibt anspruchsvoll: Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen soll bis Ende 2020 gegenüber dem Basisjahr 2011 um 30 % verringert werden. Dahinter steht die Vision, dass auf Berliner Stadtgebiet langfristig keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr geschehen. Ziel ist es, diesem Idealzustand der „Vision Zero“ möglichst nahezukommen. Kernelement des Verkehrssicherheitsprogramms ist das Aktionsprogramm 2020. Es umfasst 13 Maßnahmen in den fünf Handlungsfeldern „Verkehrssicherheitsarbeit“, „Verkehrsinfrastruktur und -system“, „Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung“, „Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung“ und „Netzwerkarbeit“. Kontinuität und Akzentuierung waren die wesentlichen Beweggründe für die Maßnahmenentwicklung.

Das Aktionsprogramm setzt auf vielfältige Basisaktivitäten. Über 30 Institutionen arbeiten dafür in der Berliner Charta für die Verkehrssicherheit zusammen. Sie waren in die Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm eng eingebunden und sind an dessen Umsetzung unmittelbar beteiligt. Ohne diese Basisaktivitäten ist ein Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms nicht denkbar.

Zur Koordinierung der Basisaktivitäten wurde 2005 das Verkehrssicherheitsforum Berlin ins Leben gerufen. Es tagt jährlich. Neben den Charta-Mitgliedern wirken nach Bedarf weitere Akteure und Unterstützende der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin mit. Regelmäßig eingeladen sind Partnerinnen und Partner aus anderen Bundesländern und Fachleute aus der Verkehrssicherheitsforschung.

Seit 2008 präsentiert das Internetportal www.berlin-sicher-mobil.de die Berliner Verkehrssicherheitsakteure und ihre Angebote unter einer Adresse. Nächster Schritt der operativen Vernetzung ist der Aufbau einer zentralen Koordinierungsstelle.

Im Jahr 2017 soll eine Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm erstellt werden. Sie soll klären, inwieweit das vorgelegte Aktionsprogramm nachjustiert, modifiziert und an neue Erkenntnisse und Anforderungen angepasst werden soll.