



## Verkehrssicherheitsbericht 2010

Berlin Sicher Mobil – Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010

## Inhalt

Einleitung: Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 ein Jahr vor Ende der Laufzeit .....	3
Verkehrsunfallentwicklung 2004-2009: Grundlegende Trends und differenzierte Analysen .....	4
Aktionsprogramm: Stand der Umsetzung .....	18
Basisaktivitäten und Kooperation: Langjähriges Engagement für die Verkehrssicherheit in Berlin .....	26
Nachspann: Hintergrundinformationen und Beiträge aus der Praxis .....	29ff

## Impressum

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abteilung VII - Verkehr

Referat VII A  
Grundsatzangelegenheiten  
der Verkehrspolitik,  
Verkehrsentwicklungsplanung  
Helgard Jahn, Joachim Krey

Bearbeitung:  
BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung  
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH  
Karl Heinz Schäfer, Alexandra Klemps-Kohnen

Berlin im Juli 2010

### **Genderhinweis:**

Auch wo im folgenden Bericht nur männliche Begriffe verwendet werden, sind überwiegend beide Geschlechter gleichermaßen gemeint, die Formulierung ist ausschließlich als Tribut an eine vereinfachte Schreibweise zu verstehen.

Geschlechtsspezifische Aussagen erschließen sich jeweils aus dem textlichen Zusammenhang.

## Einleitung

### Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 ein Jahr vor Ende der Laufzeit

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 „Berlin Sicher Mobil“ wurde im Jahr 2005 der notwendige Rahmen für eine wirkungsvolle, nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin geschaffen. Es setzt als anspruchsvolles Ziel die Verringerung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen von Ende 2004 bis Ende 2010 – das heißt innerhalb von sechs Jahren – um 30 %, formuliert Leitlinien und nennt die Maßnahmen, die zur Erreichung dieses Ziels umgesetzt werden sollen.

Dahinter steht die ausdrücklich formulierte Vision, dass auf Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr geschehen. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin ist es, diesem Idealzustand möglichst nahe zu kommen“.

Über die Maßnahmen des Aktionsprogramms hinaus bezieht das Verkehrssicherheitsprogramm vielfältige Basisaktivitäten örtlicher Träger der Verkehrssicherheitsarbeit mit ein. Diese Träger waren von Anfang an konsequent in die Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm eingebunden. Als Plattform wurde Mitte 2004 das Verkehrssicherheitsforum Berlin ins Leben gerufen. Es tagt jährlich.

Die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich auf eine gemeinsame Charta verständigt – die „Berliner Charta für die Verkehrssicherheit“ – und sind darin institutionsspezifische Selbstverpflichtungen eingegangen, mit welchen Aktivitäten sie zum Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms beitragen wollen.

Verkehrssicherheitsforum und Charta sind als dynamische Elemente der Verkehrssicherheitsarbeit zu verstehen: Eine Reihe von Institutionen sind zwischenzeitlich hinzugekommen, neue Mitglieder sind jederzeit zur Mitwirkung eingeladen.

Basisaktivitäten und Maßnahmen sollen ständig weiterentwickelt und den aktuellen Anforderungen angepasst werden.



Der Verkehrssicherheitsbericht ist ein wichtiger Baustein zur Erfolgskontrolle und Nachsteuerung. Er ergänzt die umfangreichen Analysen, die von der Berliner Polizei in ihrem jährlichen Bericht zur Verkehrssicherheitslage veröffentlicht werden. Erstmals enthält er einen „Nachspann“, in dem ausgewählte Hintergrundinformationen enthalten sind, die im Zusammenhang wissenschaftlich erscheinen.

Ein Jahr vor Laufzeitende des Verkehrssicherheitsprogramms kann die Zwischenbilanz bezogen auf das formulierte Verkehrssicherheitsziel „Minus 30 % bei den Getöteten und Schwerverletzten“ keinesfalls befriedigen. Zwar war im Hinblick auf die bei Straßenverkehrsunfällen Verletzten und Getöteten 2009 erfreulicherweise ein historischer Tiefstand zu verzeichnen. Gleichzeitig kann aufgrund der Entwicklung in den Vorjahren jedoch keinesfalls von einem gesicherten Trend gesprochen werden.

Vor diesem Hintergrund bleibt für alle Akteure und Kooperationspartner im Berliner Netzwerk für Verkehrssicherheit der Anspruch weiterhin bestehen, die gemeinsamen Anstrengungen konsequent fortzusetzen, noch stärker zu bündeln und nach Möglichkeit in ihrer Intensität weiter zu erhöhen.

# Verkehrsunfallentwicklung 2004-2009

## Grundlegende Trends und differenzierte Analysen

### Aktuelle Entwicklung

im Verkehrssicherheitslagebericht

Der von der Berliner Polizei Anfang des Jahres vorgelegte Bericht zur Verkehrssicherheitslage 2009 – die Ergebnisse sind unter [www.berlin.de/polizei/verkehr](http://www.berlin.de/polizei/verkehr) im Internet zugänglich – weist von 1999 bis Ende 2006 einen kontinuierlichen Rückgang der Straßenverkehrsunfälle um insgesamt rund ein Fünftel auf. Nach leichtem Anstieg im Jahr 2007 stagniert die Entwicklung nunmehr im dritten Jahr.

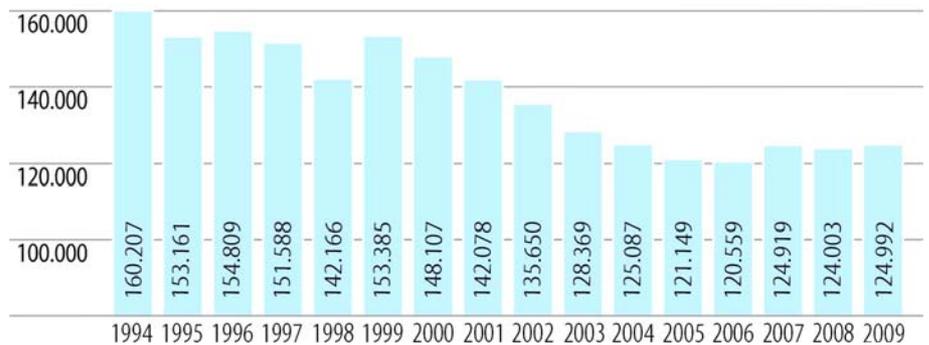
Erfreulich ist die aktuelle Entwicklung bei den Verunglücktenzahlen. Hier wurde 2009 ein historischer Tiefstand erreicht. Dennoch wurden immer noch 16.325 Menschen bei

Verkehrsunfällen verletzt, 1.752 davon schwer. 48 Menschen wurden getötet.

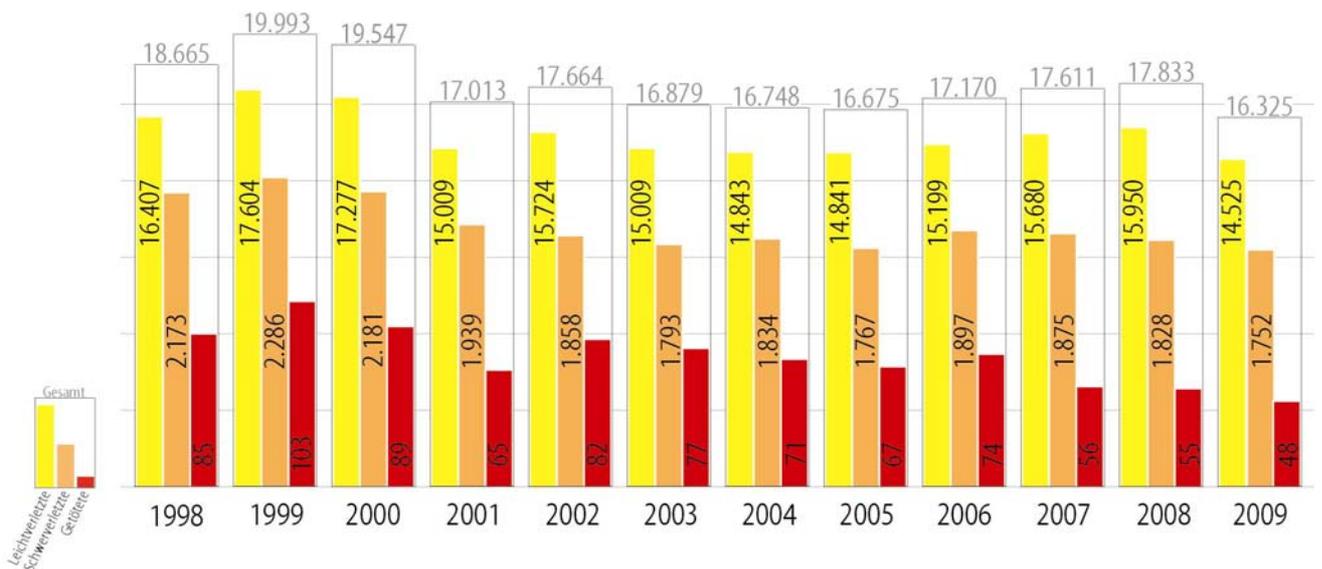
Wie die Zahlen verdeutlichen, verläuft die langfristige Entwicklung in Pendelbewegungen. Beispielsweise stieg die Anzahl der Verunglückten nach relativ günstigen

Bilanzen in den Jahren 1998, 2001 und 2005 in den Folgejahren jeweils wieder an. Deshalb stellt der 2009 im Vergleich zu den Vorjahren erfreuliche Rückgang der Verunglücktenzahlen noch keinen gesicherten Entwicklungsschritt dar. Um zuverlässige Vergleichsdaten zur Bewertung des länger-

Anzahl Verkehrsunfälle



Anzahl Verletzte nach Verletzungsschwere



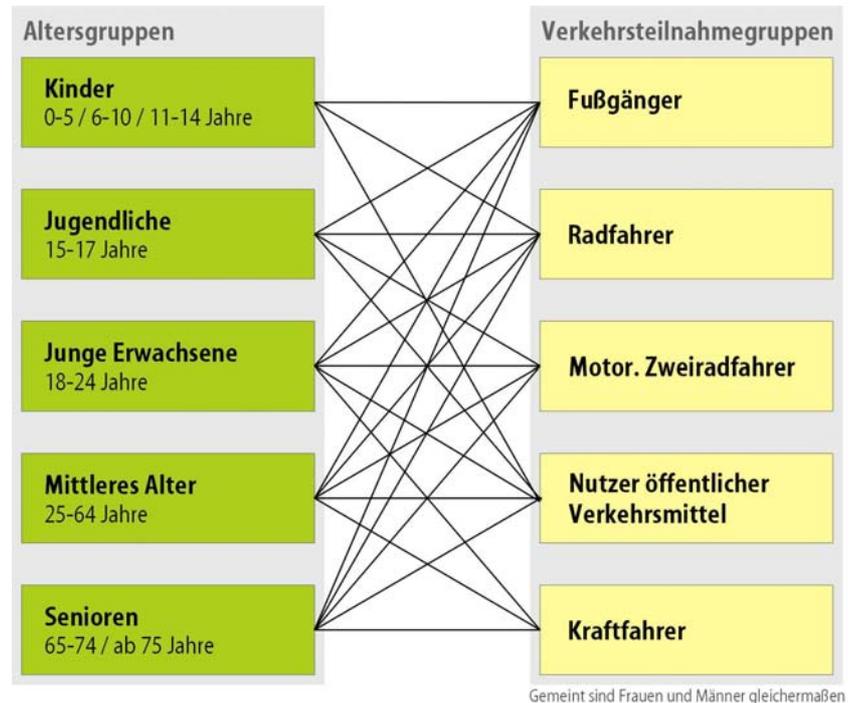
fristigen Entwicklungstrends zu erhalten, liegt dem Verkehrssicherheitsbericht eine differenzierte Unfallanalyse auf Basis von 3-Jahres-Mittelwerten zugrunde. Die Mittelwerte der Jahre 2002 bis 2004 gelten dabei als Bezugsgröße für die Bewertung: Sie repräsentieren die Ausgangssituation vor Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms im Frühjahr 2005.

## Risikogruppen

im Verkehrssicherheitsprogramm

Untersuchungsschwerpunkte lagen bei den im Verkehrssicherheitsprogramm genannten Risikogruppen, unterschieden nach Alter und Verkehrsteilnahme. Die nebenstehende Grafik symbolisiert die vielfältigen Beziehungen zwischen diesen beiden Grundgrößen, die in Form einer Kreuzauswertung analysiert wurden.

Die Altersgruppen der Kinder und Senioren werden gegenüber den Analysen im poli-



zeilichen Verkehrssicherheitslagebericht für Berlin weiter unterteilt: Bei Kindern werden die Untergruppen der 0- bis 5-Jährigen, 6- bis 10-Jährigen und 11- bis 14-Jährigen, bei Senioren die Untergruppen der 65- bis 74-Jährigen und der Über 74-Jährigen unterschieden.

Zudem wurde bei den Analysen eine Differenzierung nach Geschlechtszugehörigkeit durchgeführt. Eine weitere Untersuchungsebene betraf das Unfallgeschehen auf Bezirksebene.

Wesentliche Ergebnisse werden auf den folgenden Seiten dargestellt. Ein Glossar erläutert einige zentrale Begriffe, die dabei Verwendung finden.

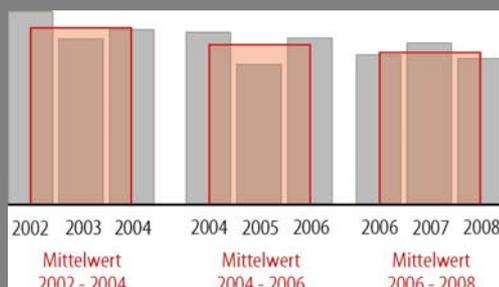
### Anmerkungen zur angewandten Methodik der differenzierten Unfallanalyse

Die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung im Berliner Stadtgebiet erfolgte auf Grundlage der polizeilichen Verkehrsunfalldaten aus den Kalenderjahren 2000 bis 2009. Sie beschränkt sich auf eine Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die dabei verunglückten Personen. Hintergrund ist, dass das Verkehrssicherheitsprogramm die nachhaltige Verringerung der Verunglücktenzahlen und insbesondere der Anzahl der bei Verkehrsunfällen getöteten und schwer verletzten Menschen in den Mittelpunkt stellt.

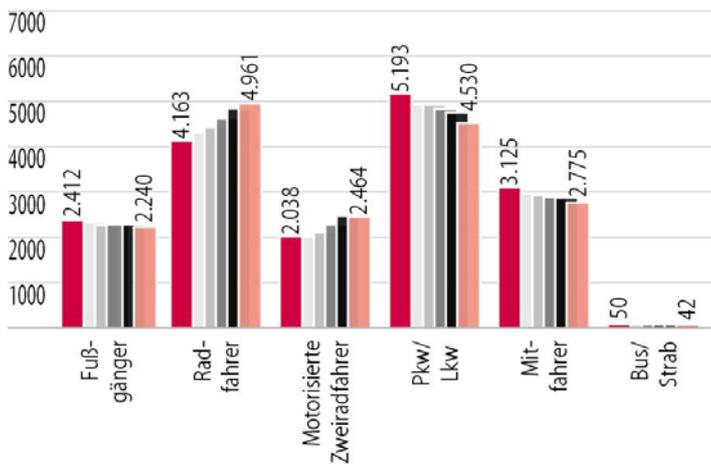
Zugrunde gelegt wurde bei der Analyse, dass Bewertungen und Vergleiche von Unfall- und Verunglücktenzahlen nur aussagekräftig sind unter Berücksichtigung

- einer mehrjährigen Entwicklung, beschrieben auf der Basis von Mehrjahresmittelwerten (siehe Prinzipskizze),
- der Verletzungsschwere und ihrer Entwicklung im Zeitverlauf sowie
- von Bezugsgrößen im Hinblick auf die Beurteilung der Unfallbilanzen von bestimmten Altersgruppen.

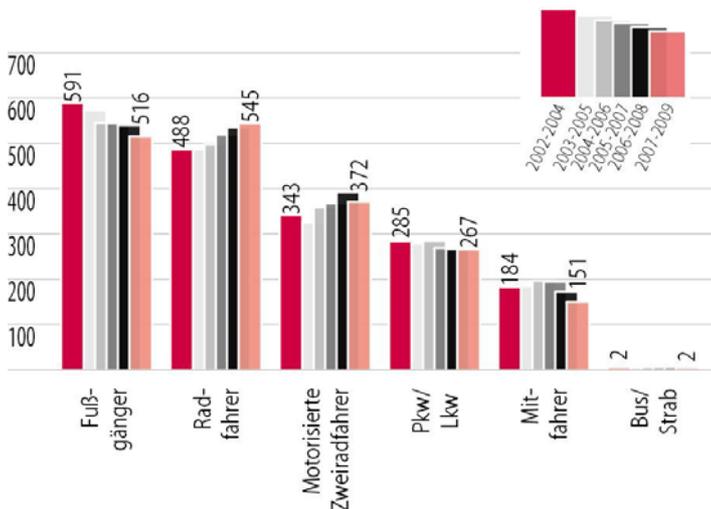
Prinzipskizze: Jahreswerte werden zu Drei-Jahres-Mittelwerten zusammengefasst, um über übliche jährliche Schwankungen hinweg eine zuverlässige Trendentwicklung im Unfallgeschehen beschreiben zu können



## Anzahl Verletzte im 3-Jahres-Mittel



## Anzahl Schwerverletzte im 3-Jahres-Mittel



## Grundlegende Trends

im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme der Verunglückten

Die Anzahl der Verunglückten, d. h. der bei Verkehrsunfällen in Berlin verletzten und getöteten Personen, nahm im Zeitraum von 2004 bis 2009 bei Autofahrern (minus 13 %), Mitfahrern<sup>1</sup> (minus 11 %) und Fußgängern (minus 7 %) deutlich ab, stieg jedoch bei motorisierten Zweiradfahrern

mit plus 21 % und bei Radfahrern mit plus 19 % noch deutlicher an.

Ein Rückgang ergab sich, bei sehr geringen Absolutwerten, auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln von 50 auf 45 Verunglückte im Mittel der betrachteten 5 Jahre.

Im Hinblick auf Verunglückte mit schweren Verletzungen ergibt sich im mittelfristigen Trend qualitativ ein ähnliches Bild: Rück-

## Glossar

**Verunglückte:** Summe der bei Verkehrsunfällen Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten.

**Getötete:** Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben.

**Schwerverletzte:** Personen, die unmittelbar nach dem Unfall für mindestens 24 Stunden in ein Krankenhaus aufgenommen wurden.

**Leichtverletzte:** Alle übrigen Verletzten.

**Verunglücktenbelastung:** Im vorliegenden Fall die gewichtete Anzahl verunglückter Personen bezogen auf deren Einwohnergröße (z. B. verunglückte Senioren pro 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe in Berlin).

**Modal Split:** Die Aufteilung der täglichen Wege auf die Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV).

**Verkehrsleistung:** Die Länge des im Verkehr zurückgelegten Wegs pro Person oder Fahrzeug in einer bestimmten Zeiteinheit (z. B. pro Jahr). Man kann davon ausgehen, dass das individuelle Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, mit der Verkehrsleistung ansteigt. Zur Berücksichtigung dieser Bezugsgröße liegen jedoch für Berlin keine differenzierten Daten vor.

gängen bei Fußgängern (minus 13 %), Autofahrern (minus 6 %) und Mitfahrern (minus 18 %) stehen Zunahmen bei Radfahrern (plus 12 %) und motorisierten Zweiradfahrern (plus 9 %) gegenüber.

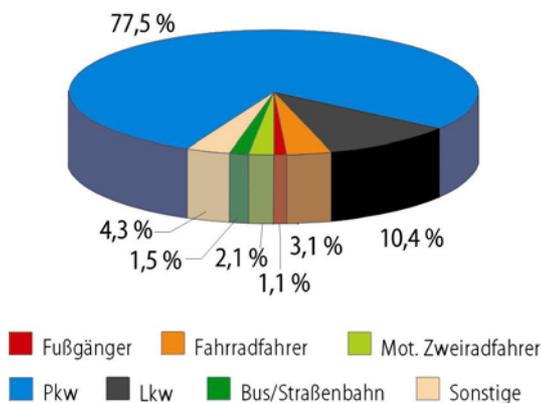
<sup>1</sup> Die Datenstruktur der polizeilichen Unfallstatistik lässt eine weitere Differenzierung der Mitfahrer nach Verkehrsmittelnutzung nur erschwert zu. Daher wurden Mitfahrer bei den Analysen als separate Verkehrsteilnahmegruppe behandelt. Es ist davon auszugehen, dass sie überwiegend in Pkw verunglücken.

## Zusammenhänge

im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme

Betrachtet man die Anteile der Unfallbeteiligten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung, so stellen die Autofahrer mit Abstand die größte Gruppe: Mehr als drei Viertel waren im Mittel der Jahre 2007-2009 als Pkw-Fahrer und rund 10 % als Lkw-Fahrer an Unfällen beteiligt. Überwiegend waren dabei als Unfallfolgen jedoch lediglich Sachschäden zu verzeichnen.

**Anteile der Unfallbeteiligten an allen Verkehrsunfällen nach Art der Beteiligung im Mittel der Jahre 2007-2009**

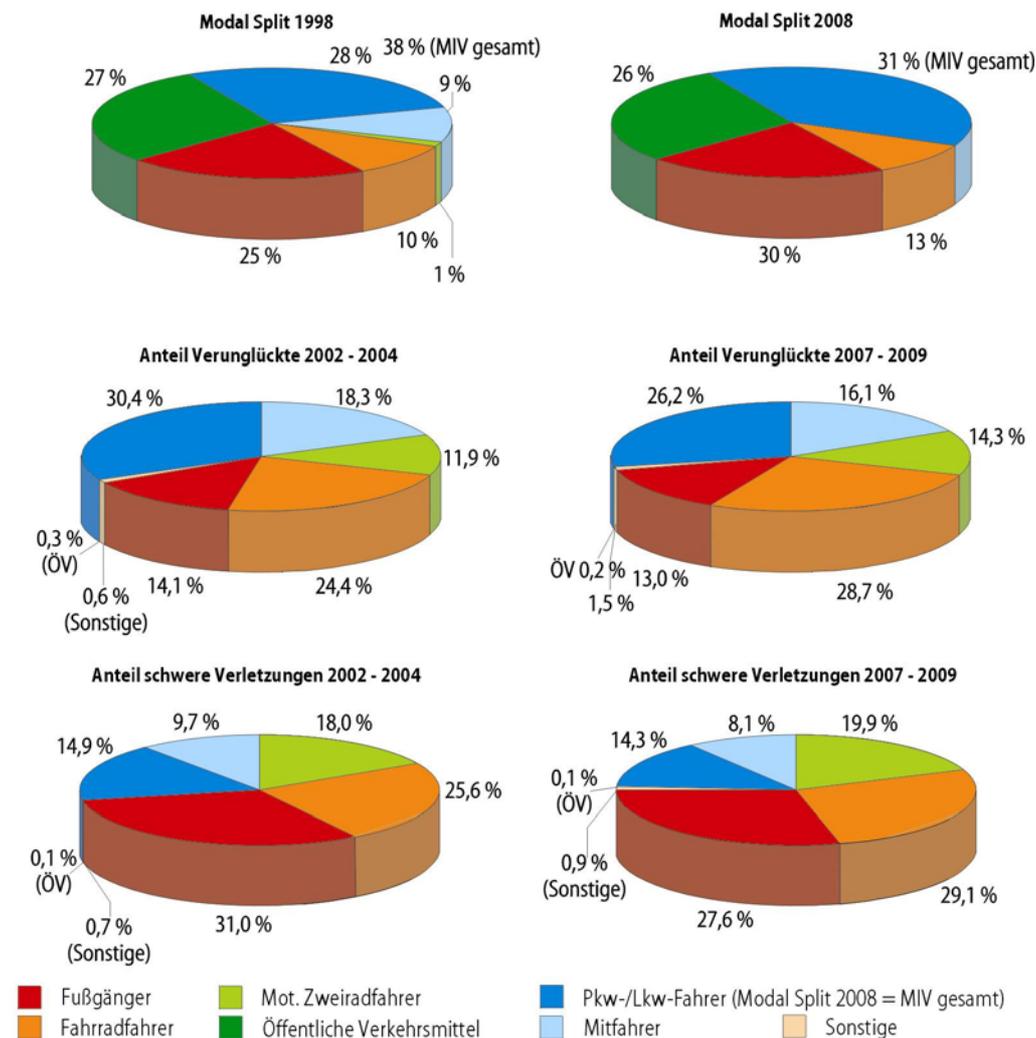


- Die Werte bei den Radfahrern fallen bei beiden Kategorien ähnlich hoch und deutlich höher als der Modal Split-Anteil des Radverkehrs aus.
- Autofahrer liegen beim Anteil der Verunglückten in ähnlicher Größenordnung wie beim Modal Split, der Anteil schwerer Verletzungen liegt jedoch deutlich niedriger.
- Mitfahrer weisen einen fast doppelt so hohen Anteil bei den Verunglückten wie beim Modal Split auf, ihr Anteil bei den

Eine deutlich andere Gewichtung ergibt sich, wenn man die Anteile der verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen an den Verunglückten sowie an den Personen mit schweren Verletzungen betrachtet:

- Der Anteil der motorisierten Zweiradfahrer liegt bei Verunglückten und schweren Verletzungen erheblich über deren Modal Split-Anteil (rund 1 %) und wächst mit der Verletzungsschwere weiter an.
- Fußgänger verunglücken im Vergleich zu ihrem Modal Split-Anteil zwar unterdurchschnittlich häufig, werden jedoch überdurchschnittlich häufig schwer verletzt.

**Anteile der Verkehrsteilnahmegruppen am Modal Split (Binnenverkehr), an allen Verunglückten sowie an den Verunglückten mit schweren Verletzungen und deren zeitliche Entwicklung**



Personen mit schweren Verletzungen ist jedoch diesem Anteil vergleichbar.

- Mit Abstand am günstigsten schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel ab, deren Anteil am Modal Split 2008 mit 26 % rund ein Viertel betrug, während ihr Anteil bei Verunglückten und schweren Verletzungen langjährig jeweils unter einem Prozent liegt.

Diese Aussage ändert sich auch unter Berücksichtigung der sog. „Gleisbettunfälle“ mit Straßenbahnen nicht, die in der polizeilichen Statistik nicht enthalten sind. 2009 wurden bei Gleisbettunfällen zwei Fußgänger getötet sowie 18 Personen (davon 12 Fußgänger) schwer sowie 52 Personen (davon 11 Fußgänger) leicht verletzt. Hauptgründe für die Unfälle sind Unachtsamkeit, Unaufmerksamkeit sowie das Unterschätzen von Bremswegen von Straßenbahnen durch die Beteiligten.

Fazit: Zusammen genommen über die Hälfte der schwer Verletzten verunglücken als Fußgänger (28 %) oder Radfahrer (29 %), etwa jede fünfte schwer verletzte Person lenkte ein motorisiertes Zweirad, etwa jede Siebte ein Auto und jede Zwölfte war als Mitfahrer unterwegs. Fußgänger und Radfahrer stellen vor diesem Hintergrund die bedeutsamsten Risikogruppen dar.

Im Zeitraum von 2004 bis 2009 nahmen die Anteile der Verunglückten und schwer Verletzten bei Radfahrern und motorisierten Zweiradfahrern zu, bei den übrigen Arten der Verkehrsteilnahme ab. Bei den Radfahrern hat gleichzeitig deren Anteil am

Modal Split zugenommen, so dass die negative Verunglücktenentwicklung hierauf zumindest zum Teil zurückzuführen ist.

Die Verunglücktenzahlen machen außerdem deutlich, dass das Risiko, sich bei einem Verkehrsunfall schwere Verletzungen zuzuziehen, bei den verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen unterschiedlich ausfällt: Während im Mittel der Jahre 2007-2009 knapp ein Viertel der verunglückten Fußgänger (23 %) schwer verletzt wurden, betrug dieser Anteil bei motorisierten Zweiradfahrern 15 %, bei Radfahrern 11 % und bei Autofahrern, Mitfahrern sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln jeweils 5-6 %. Auch in diesem Zusammenhang stellen somit Fußgänger die maßgebliche Risikogruppe dar – im Falle eines Verkehrsunfalls werden sie viel häufiger schwer verletzt als andere Verkehrsteilnehmer. Am geringsten ist die Verletzungsschwere im Auto und in öffentlichen Verkehrsmitteln.

### Grundlegende Trends

im Hinblick auf das Alter der Verunglückten

Im Mittel der drei Jahre 2007-2009 verunglückten im Berliner Stadtgebiet jährlich (gerundete Werte):

- 1.230 Kinder (0-14 Jahre),
- 460 Jugendliche (15-17 Jahre),
- 2.450 junge Erwachsene (18-24 Jahre),
- 11.700 Erwachsene mittleren Alters (25-64 Jahre) sowie
- 1.050 Senioren (ab 65 Jahre).

Im Vergleich zu den entsprechenden Mittelwerten aus den Jahren 2002-2004 ergab sich damit bei den Altersgruppen bis 24 Jahre ein Rückgang, bei den Erwachsenen mittleren Alters eine leichte und bei den Senioren eine erhebliche Zunahme.

Diese Veränderungen müssen allerdings, vor dem Hintergrund des sich vollziehenden demografischen Wandels, relativiert werden: Von 2004 bis 2009 betrug der Rückgang in Berlin bei Kindern im Alter von 11-14 Jahre rund 10 %, während die Zahlen bei den 6- bis 10-Jährigen stagnierten und beim Alter bis 5 Jahre ein Plus von 6 % zu verzeichnen war. Bei Jugendlichen betrug der Rückgang von 2004 bis 2009 rund 30 % und bei der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen 5 %, während die Personenzahl der 65- bis 74-jährigen Senioren um rund 20 % und der Anteil der Über 74-Jährigen um 8 % anstieg.

Der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung lag damit 2009 bereits bei 19,2 % gegenüber 16,6 % im Jahr 2004.

Mit der Bezugsgröße „Einwohner“ wird daher im Folgenden berücksichtigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Altersgruppen aufgrund der demografischen Entwicklung laufend verändern.

Unter Berücksichtigung ihres Bevölkerungsanteils wiesen die verschiedenen Altersgruppen im betrachteten Zeitraum von 2004-2009 bei den Verunglückten unterschiedliche Entwicklungstrends auf.

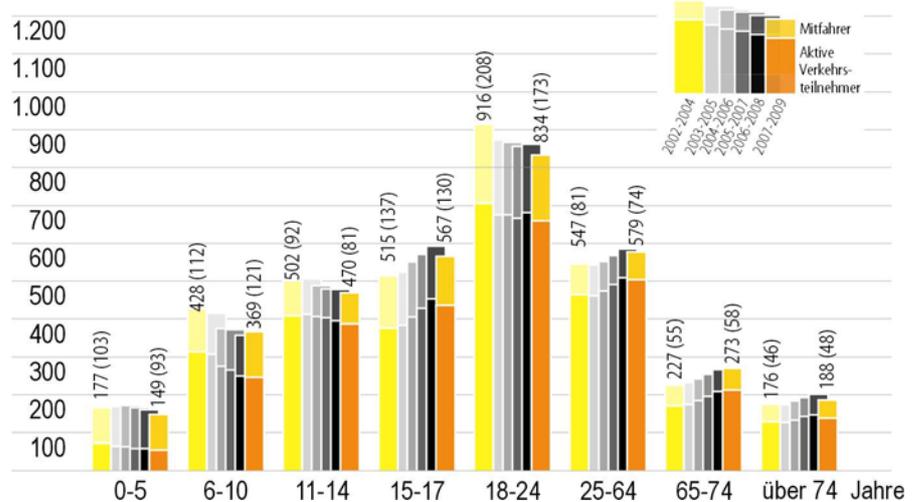
Der Rückgang der 3-Jahres-Mittelwerte fiel bei den 0- bis 5-Jährigen (minus 16 %) und 6- bis 10-Jährigen (minus 14 %) am höchsten aus, war jedoch auch bei den 18- bis 24-Jährigen (minus 9 %) und 11- bis 14-Jährigen (minus 6 %) noch deutlich. Zuwächse waren demgegenüber mit plus 10 % bei den 15- bis 17-Jährigen, plus 6 % bei den 25- bis 64-Jährigen, plus 20 % bei den 65- bis 74-Jährigen sowie plus 7 % bei den über 74-Jährigen zu verzeichnen.

Das höchste Risiko bei Verkehrsunfällen zu verunglücken weisen nach wie vor die jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) auf: 834 Verunglückte je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe waren 2007-2009 im Mittel zu verzeichnen.

Die Mitfahreranteile bei den Verunglückten in den einzelnen Altersgruppen (siehe Klammerwerte in beiden einwohnerbezogenen Grafiken) machen deutlich, dass die 11- bis 14-Jährigen offenbar die aktivsten Verkehrsteilnehmer im nicht motorisierten Bereich sind, der Mitfahreranteil ist hier mit rund 17 % der Verunglückten von allen Altersgruppen am geringsten. Bei den Unter 6-Jährigen liegt er demgegenüber mit fast zwei Drittel weitaus am höchsten. Auffällig ist außerdem, dass der Mitfahreranteil bei verunglückten Kindern im Alter von 6-10 Jahren – entgegen dem Trend –

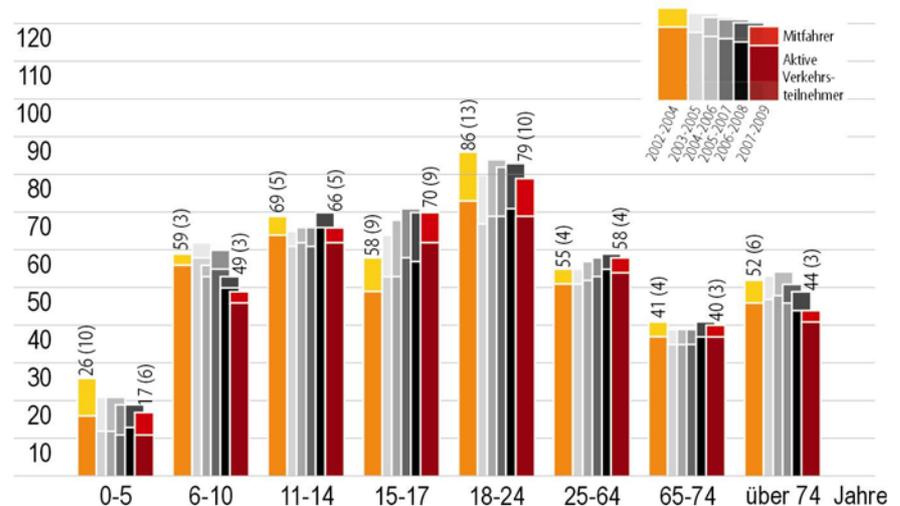
### Verunglückte je 100.000 Einwohner der Altersgruppe

Klammerwerte = Mitfahrer



### Verunglückte mit schweren Verletzungen je 100.000 Einwohner der Altersgruppe

Klammerwerte = Mitfahrer



von Jahr zu Jahr zugenommen hat: Rund ein Drittel wurden im Mittel von 2007-2009 als Mitfahrer verletzt. Inwieweit dies mit einem fortschreitenden Trend zusammenhängt, jüngere Kinder immer häufiger mit dem Auto zu transportieren, kann nur vermutet werden.

Bei den verunglückten Personen mit schweren Verletzungen ergibt sich qualitativ ein ähnliches Bild wie bei den Verun-

glückten insgesamt. Hervorzuheben ist bezogen auf die vergangenen fünf Jahre einerseits der Zuwachs bei den Jugendlichen, andererseits ein Rückgang bei Kindern im Alter von 0-5 und 6-10 Jahren sowie bei jungen Erwachsenen.

Erfreulich erscheint, dass die unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung ermittelte gewichtete Anzahl schwer verletzter Senioren seit 2004 – anders als

deren absolute Anzahl – nicht zugenommen, sondern bei den über 74-jährigen Senioren sogar deutlich abgenommen hat.

Der Mitfahreranteil bei schweren Verletzungen fällt bei den Unter 6-Jährigen am höchsten aus, gefolgt von den 15- bis 17- sowie 18- bis 24-Jährigen.

Das höchste Risiko bei Verkehrsunfällen schwer verletzt zu werden weisen junge Erwachsene (18-24 Jahre) mit 79 Schwerverletzten je 100.000 Einwohner der Altersgruppe auf. Erhöht ist dieses Risiko auch bei Jugendlichen mit 70 sowie bei 11- bis 14-jährigen Kindern mit 66 Schwerverletzten je 100.000 Einwohner der Altersgruppe. Das geringste Risiko, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt zu werden weisen Kleinkinder (0-5 Jahre) und jüngere Senioren (65-74 Jahre) auf.

Auch der Anteil der schwer Verletzten an den verunglückten Personen fällt altersgruppenspezifisch unterschiedlich aus: Das Risiko, im Falle eines Verkehrsunfalls schwer verletzt zu werden, ist bei den über 74-jährigen Senioren am höchsten und in

den beiden Altersgruppen der 18- bis 24- sowie 25- bis 64-Jährigen am geringsten. Fast jede vierte Person über 74 Jahre und jede siebte Person in den Altersgruppen der 10- bis 14-Jährigen sowie 65- bis 74-Jährigen, aber nur jeder Zehnte im Alter von 18-24 sowie 25-64 Jahren werden im Falle eines Verkehrsunfalls schwer verletzt.

Dies ist nicht zuletzt auf die altersspezifischen Formen der Verkehrsteilnahme – speziell den hohen Fußgängeranteil bei den risikoreichsten Altersgruppen – zurückzuführen, hat bei Senioren jedoch mit zunehmendem Alter auch andere Gründe: Beispielsweise führen Stürze jeder Art hier häufiger zu gravierenden Verletzungen und Verletzungsfolgen als in jüngerem Alter.

### Geschlechtsspezifische Zusammenhänge

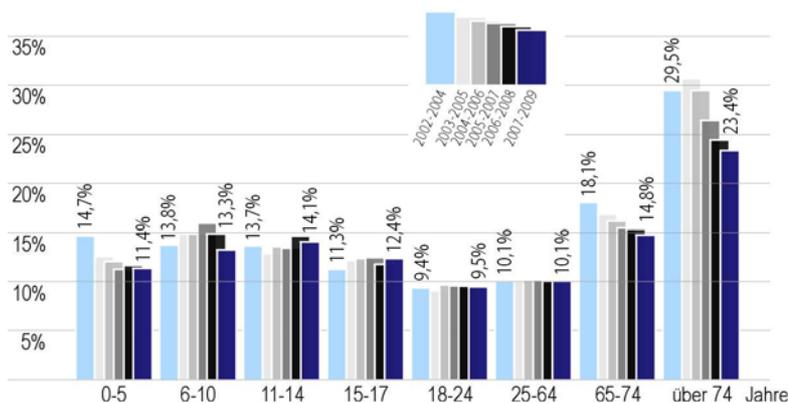
Weibliche Personen verunglücken insgesamt betrachtet wie auch in Bezug auf die meisten Alters- und Verkehrsteilnahme-gruppen seltener als männliche Personen und werden weniger häufig schwer verletzt. Bezogen auf alle Verunglückten im

Stadtgebiet lag der Anteil weiblicher Personen im Zeitraum 2007-2009 im Mittel bei 39 %, bei den Personen mit schweren Verletzungen bei 36 %. Im Vergleich zum Ausgangszeitraum 2002-2004 haben sich diese Anteile nicht verändert.

Weitgehend unverändert blieben im betrachteten Zeitraum seit 2004 auch die einwohnerbezogenen Größenordnungen: Je 100.000 Personen gleichen Geschlechts verunglücken Männer rund 1,6-mal häufiger als Frauen und werden 1,8-mal häufiger schwer verletzt. Die Relationen liegen je nach Altersgruppe zwischen 1,5 und 1,9 bei den Verunglückten bzw. 1,4 und 2,1 bei den schweren Verletzungen. Auffällig erscheint die Situation bei den jungen Erwachsenen: Während das Verhältnis Männer zu Frauen bezogen auf die Verunglückten hier mit 1,5 von allen Altersgruppen am niedrigsten ausfällt, liegt es mit 2,1 bei den schweren Verletzungen am höchsten. Junge Männer nehmen bei der Verkehrsteilnahme offenbar ein besonders hohes Risiko in Kauf.

Auch in Bezug auf die Art der Verkehrsteilnahme ergeben sich – ausgenommen vom Zufußgehen, hier sind kaum geschlechtsspezifische Unterschiede festzustellen – deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Hohe Risiken gehen Männer im Vergleich vor allem als Pkw- und motorisierte Zweiradfahrer ein, während im Radverkehr Relationen zwischen männlichen und weiblichen Verkehrsteilnehmern auftreten, die den anfangs genannten Durchschnittswerten entsprechen.

**Anteil Verunglückte mit schweren Verletzungen an allen Verunglückten**



Inwieweit die genannten Zusammenhänge auf geschlechtsspezifisch unterschiedliche Verkehrsleistungen, unterschiedliches Mobilitäts- und Verkehrsverhalten oder andere Faktoren zurückzuführen sind, bleibt offen. Gleichwohl deuten die Ergebnisse auf ein besonderes Risikoverhalten bei Männern der Altersspanne 18-64 Jahre hin, deren Anteil bei schweren Verletzungen liegt deutlich über dem Mittelwert.

### „Kreuzauswertung“

Trends im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme

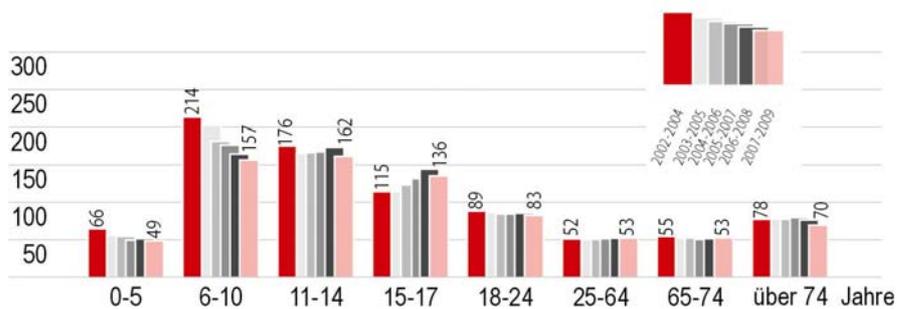
Die folgenden Analysen machen deutlich,

- dass im demografischen Zusammenhang unterschiedliche Verletzungsrisiken bestehen, je nachdem in welcher Weise Menschen der verschiedenen Altersgruppen am Straßenverkehr teilnehmen,
- dass die Entwicklung seit 2004 je nach Altersgruppe und Verkehrsteilnahme unterschiedliche Trends aufweist.

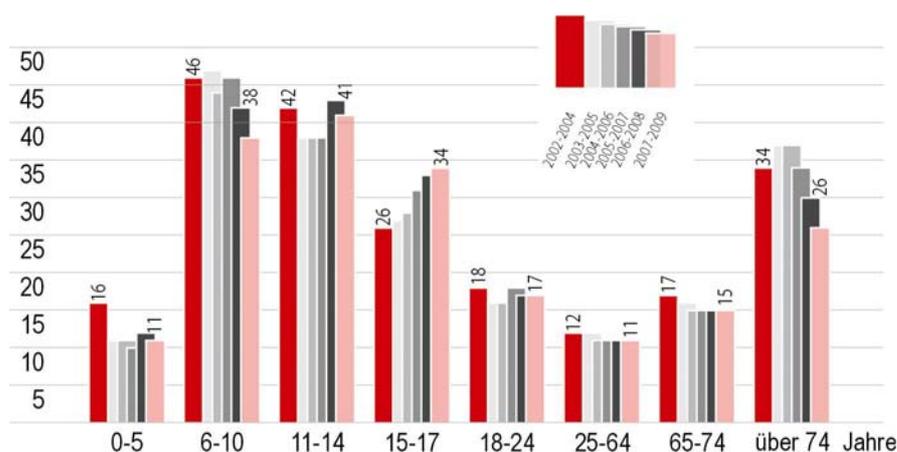
#### • Fußgänger

Bezogen auf ihren Einwohneranteil verunglücken Kinder in der Altersspanne von 6-14 Jahren als Fußgänger am häufigsten, dicht gefolgt von den Jugendlichen. Ein vergleichbares Profil ergibt sich im Hinblick auf schwere Verletzungen. Auch hier liegen die Werte für Kinder im Schulalter (6-14 Jahre) am höchsten, allerdings ergeben sich hier neben den Jugendlichen auch für die Über 74-jährigen noch deutlich höhere Risiken als für die übrigen Altersgruppen.

Verunglückte Fußgänger je 100.000 Personen der Altersgruppe



Verunglückte Fußgänger mit schweren Verletzungen je 100.000 Personen der Altersgruppe

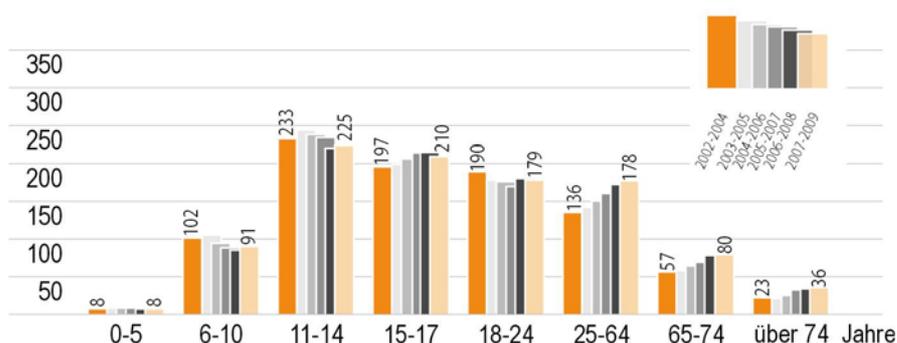


Im mehrjährigen Trend erscheint bei Jugendlichen die anhaltende Zunahme sowohl der Verunglückten insgesamt wie auch derjenigen mit schweren Verletzungen besorgniserregend. Bei allen anderen Altersgruppen waren demgegenüber Rückgänge oder zumindest stagnierende Werte zu verzeichnen.

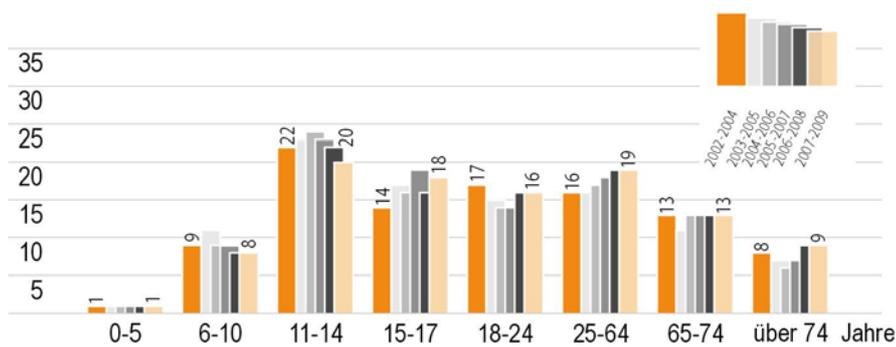
#### • Fahrradfahrer

Als Fahrradfahrer verunglücken ältere Kinder (11- bis 14-Jährige) und Jugendliche in Relation zu ihrem Einwohneranteil am häufigsten. Auch bei den schweren Verletzungen dominieren die älteren Kinder. Erwachsene in der Altersspanne von 18 bis 64 Jahren liegen allerdings in beiden Kate-

Verunglückte Radfahrer je 100.000 Personen der Altersgruppe



**Verunglückte Radfahrer mit schweren Verletzungen je 100.000 Personen der Altersgruppe**



goren nicht weit darunter. Bei den Senioren liegt das Risiko, als Radfahrer bei Unfällen schwer verletzt zu werden, ähnlich wie beim Zulußgehen deutlich höher als im Durchschnitt aller verunglückten Senioren.

Im aktuellen Trend zeigen sich in Bezug auf die Radverkehrsunfälle eher geringfügige Veränderungen. Am günstigsten stellt sich der Trend bei den Kindern im Schulalter dar, ungünstige Trends ergeben sich bei den Altersgruppen ab 25 Jahren.

**• Motorisierte Zweiradfahrer**

Den höchsten Anteil in Relation zu ihrem Einwohneranteil weisen hier die jungen Erwachsenen auf und zwar sowohl im Kontext aller Verunglückten wie auch bei den schweren Verletzungen. Während der Anteil der Jugendlichen in Bezug auf alle Verunglückten etwa auf dem Niveau der Erwachsenen mittleren Alters liegt, werden Erwachsene im Vergleich deutlich häufiger schwer verletzt als Jugendliche. Insgesamt betrachtet wächst der Anteil der schweren Verletzungen an den Verunglückten mit dem Alter kontinuierlich weiter an.

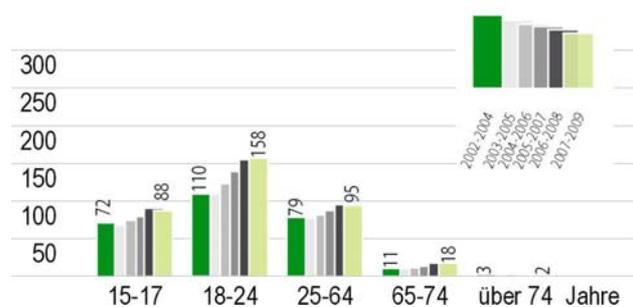
Alarmierend wirkt im kurzfristigen Trend der letzten fünf Jahre vor allem die anhaltende Zunahme der verunglückten motorisierten Zweiradfahrern in allen Altersgruppen. Allerdings trifft dies erfreulicherweise die Kategorie der schweren Verletzungen nicht in gleichem Maße.

**• Autofahrer**

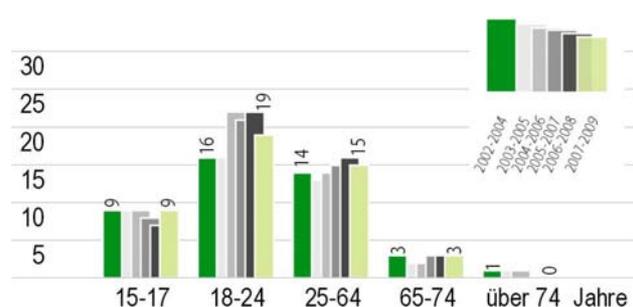
Junge Erwachsene stellen bei den Autofahrern – wie schon bei den motorisierten Zweiradfahrern und im Übrigen auch bei der Gruppe der Mitfahrer (siehe weiter unten) – im Hinblick auf ihren Bevölkerungsanteil weiterhin die Hauptrisikogruppe dar. Das Risiko zu verunglücken wie auch das Risiko schwer verletzt zu werden lag bezogen auf ihren Einwohneranteil 2009 etwa beim 1,3-fachen der Erwachsenen mittleren Alters.

Der Anteil der schwer Verletzten an den verunglückten Autofahrern fällt bei den 65-bis 74-Jährigen mit rund 10 % deutlich höher aus als bei den jüngeren Altersgruppen (5-7 %) und wächst mit höherem Alter nochmals an (Über 74-Jährige: rund 16 %).

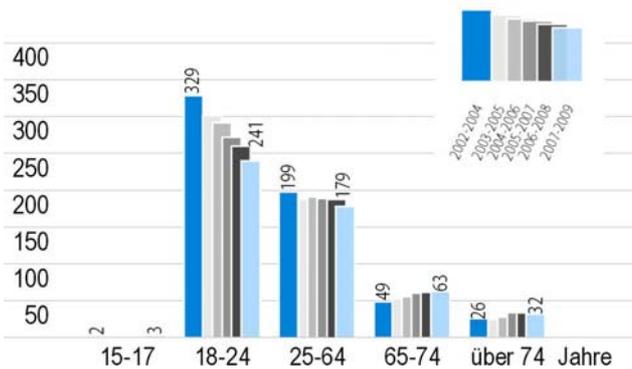
**Verunglückte motorisierte Zweiradfahrer je 100.000 Personen der Altersgruppe**



**Verunglückte motorisierte Zweiradfahrer mit schweren Verletzungen je 100.000 Personen der Altersgruppe**



**Verunglückte Pkw-Fahrer je 100.000 Personen der Altersgruppe**



Im Trend war in den letzten fünf Jahren gegenüber den Ausgangswerten von 2002-2004 eine kontinuierliche, erhebliche Verringerung der Verunglücktenzahlen bei den jungen Erwachsenen festzustellen. Dieser günstige Trend hat sich auch 2009 fortgesetzt. Einem geringen Rückgang bei den Erwachsenen mittleren Alters stehen bezogen auf den betrachteten 5-Jahres-Zeitraum leicht ansteigende Werte bei den Senioren gegenüber.

• **Mitfahrer**

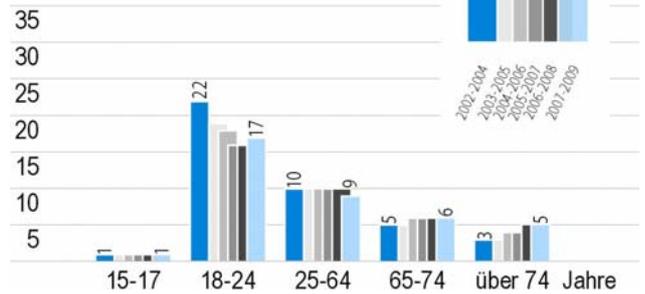
Bei der Bewertung dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern sind grundsätzlich zwei Aspekte zu berücksichtigen:

- Auf eine Zuordnung der Mitfahrer-Daten zu den verschiedenen Verkehrsmitteln wurde aufgrund der vorliegenden Unfalldatenstruktur verzichtet, allerdings ist davon auszugehen, dass es sich überwiegend um Pkw-Mitfahrer handelt.
- Im Kontext der Altersgruppen liegt außerdem nahe, dass bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen auch die Fahrer häufig der Altersgruppe der jungen Erwachsenen zuzurechnen sind.

Hauptrisikogruppen bei den Mitfahrern sind Jugendliche und junge Erwachsene. Daneben müssen auch Kinder im Alter bis 5 Jahren berücksichtigt werden, weil hier der Mitfahreranteil an den Verunglückten weit über 50 % liegt. Der Anteil der schwer Verletzten an den verunglückten Mitfahrern liegt in allen Altersgruppen auf ähnlichem Niveau.

Im Trend seit 2004 ergeben sich bezogen auf die verunglückten Mitfahrer keine

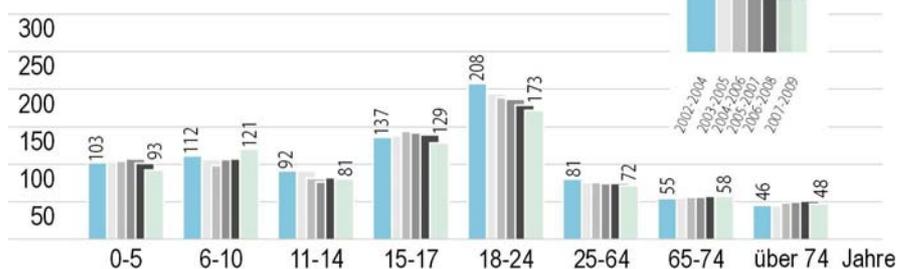
**Verunglückte Pkw-Fahrer mit schweren Verletzungen je 100.000 Personen der Altersgruppe**



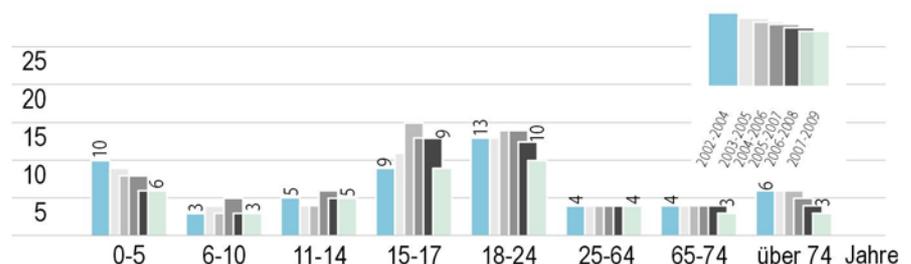
nennenswerten Veränderungen, sieht man von den 18- bis 24-Jährigen ab. Auch bezogen auf schwere Verletzungen ergibt sich bei den Mitfahrern keine eindeutige Trendentwicklung.

Die Ergebnisse der Kreuzauswertung im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme sind in den beiden Tabellen auf der folgenden Seite nochmals im Gesamtüberblick zusammengefasst.

**Verunglückte Mitfahrer je 100.000 Personen der Altersgruppe**



**Verunglückte Mitfahrer mit schweren Verletzungen je 100.000 Personen der Altersgruppe**



**Verunglückte je 100.000 Einwohner nach Altersgruppen und Verkehrsteilnahme 2000-2009**

	Fußgänger						Radfahrer					Motorisierte Zweiradfahrer					Pkw-Fahrer					Mitfahrer Alle Verkehrsmittel								
	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09
<b>Kinder</b>																														
0-5 Jahre	66	57	55	50	52	49	8	9	9	9	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103	104	105	108	102	93
6-10 Jahre	<b>214</b>	<b>203</b>	<b>182</b>	<b>177</b>	<b>165</b>	<b>157</b>	102	106	95	89	86	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>112</b>	<b>107</b>	<b>99</b>	<b>107</b>	<b>108</b>	<b>121</b>
11-14 Jahre	<b>176</b>	<b>166</b>	<b>167</b>	<b>168</b>	<b>174</b>	<b>162</b>	<b>233</b>	<b>245</b>	<b>239</b>	<b>235</b>	<b>221</b>	<b>225</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	92	92	82	77	83	81
<b>Jugendliche</b>																														
15-17 Jahre	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>124</b>	<b>133</b>	<b>145</b>	<b>136</b>	<b>187</b>	<b>200</b>	<b>207</b>	<b>215</b>	<b>216</b>	<b>210</b>	72	69	75	80	91	88	2	2	2	2	2	3	<b>137</b>	<b>139</b>	<b>145</b>	<b>143</b>	<b>140</b>	<b>129</b>
<b>Junge Erwachsene</b>																														
18-24 Jahre	89	87	85	85	86	83	<b>180</b>	<b>179</b>	<b>177</b>	<b>171</b>	<b>181</b>	<b>179</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>124</b>	<b>140</b>	<b>156</b>	<b>158</b>	<b>329</b>	<b>302</b>	<b>292</b>	<b>272</b>	<b>260</b>	<b>241</b>	<b>208</b>	<b>195</b>	<b>190</b>	<b>188</b>	<b>180</b>	<b>173</b>
<b>Mittleres Alter</b>																														
25-64 Jahre	52	52	51	52	53	53	136	143	151	161	<b>173</b>	<b>178</b>	79	78	82	88	96	95	198	189	192	190	189	179	81	76	76	75	75	72
<b>Senioren</b>																														
65-74 Jahre	55	53	53	51	52	53	57	59	65	70	79	80	11	11	12	14	18	18	49	53	56	61	62	63	55	56	57	57	58	58
Über 74 Jahre	78	78	78	80	77	70	23	22	26	33	35	36	3	3	3	2	2	2	26	25	28	28	34	32	46	46	49	50	52	48
<b>Anteil an allen Verunglückten [%]</b>																														
2002-04	14	14	14	13	13	13	24	26	26	27	28	29	12	12	13	13	14	14	31	30	29	28	27	26	18	18	17	17	16	16
<b>Mittelwert</b>																														
Relevante Altersgruppen	71	69	67	68	68	66	122	127	131	137	144	147	69	68	71	77	84	83	181	172	172	169	166	157	92	88	87	86	85	82

Anmerkungen: Fett = Werte liegen mehr als 20 % über Durchschnitt Relevante Altersgruppen: Bei Fußgängern, Radfahrern und Mitfahrern = alle / bei motor. Zweiradfahrern = ab 15 Jahre / bei Pkw-Fahrern = ab 18 Jahre

**Verunglückte mit schweren Verletzungen je 100.000 Einwohner nach Altersgruppen und Verkehrsteilnahme 2000-2009**

	Fußgänger						Radfahrer					Motorisierte Zweiradfahrer					Pkw-Fahrer					Mitfahrer Alle Verkehrsmittel								
	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09	2002-04	2003-05	2004-06	2005-07	2006-08	2007-09
<b>Kinder</b>																														
0-5 Jahre	16	11	11	10	12	11	0	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	9	8	8	6	6
6-10 Jahre	<b>46</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>46</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	9	11	9	9	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	4	3	5	3	3
11-14 Jahre	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	4	4	6	5	5
<b>Jugendliche</b>																														
15-17 Jahre	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	14	<b>17</b>	16	<b>19</b>	16	16	9	9	9	8	7	9	1	0	0	0	0	1	<b>9</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>9</b>
<b>Junge Erwachsene</b>																														
18-24 Jahre	18	16	16	18	17	17	<b>17</b>	15	14	14	16	16	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
<b>Mittleres Alter</b>																														
25-64 Jahre	12	12	11	11	11	11	16	16	17	<b>18</b>	19	19	14	13	14	15	16	15	10	10	10	10	10	9	4	4	4	4	4	4
<b>Senioren</b>																														
65-74 Jahre	17	16	15	15	15	15	13	11	13	13	13	13	3	2	2	3	3	3	5	5	6	6	6	6	4	4	4	4	4	3
> 74 Jahre	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>34</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	8	7	6	7	9	9	1	1	1	0	0	0	3	3	4	4	5	5	6	6	6	5	4	3
<b>Anteil an allen Verunglückten mit schweren Verletzungen [%]</b>																														
2002-04	31	31	29	29	28	28	26	26	26	27	28	29	18	17	19	19	20	19	15	15	15	14	14	14	10	10	10	10	9	8
<b>Mittelwert</b>																														
Relevante Altersgruppen	17	17	16	16	16	15	14	14	15	15	16	16	12	11	12	12	13	13	10	10	10	9	9	9	5	5	6	6	5	4

Anmerkungen: Fett = Werte liegen mehr als 20 % über Durchschnitt Relevante Altersgruppen: Bei Fußgängern, Radfahrern und Mitfahrern = alle / bei motor. Zweiradfahrern = ab 15 Jahre / bei Pkw-Fahrern = ab 18 Jahre

**Maßgebliche Unfallursachen**

im Kontext der Altersgruppen

Maßgebliche Unfallursachen betreffen

langjährig unverändert:

- bei Fußgängern vorrangig „Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn“, bei Kindern bis 10 Jahre daneben noch „Plötzliches Hervortreten hinter (Sicht-)Hindernissen“, außerdem spielt „Rotlichtmissachtung“ eine größere Rolle,

- bei Radfahrern etwa gleichrangig die Ursachen „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Benutzen falscher Fahrbahnteile“, wobei Letzteres häufig das Befahren von Radverkehrsanlagen in falscher Richtung oder nicht für Radfahrer frei gegebenen Gehwegen betrifft,
- bei motorisierten Zweiradfahrern vor allem die Ursache „Nicht angepasste

Geschwindigkeit“ sowie daneben auch „Zu geringer Abstand“,

- bei Autofahrern vor allem die Ursachen „Zu geringer Abstand“ und „Fehler beim Abbiegen“ sowie in etwas geringerem Umfang noch „Nicht beachten der Vorfahrt“ und bei jungen Erwachsenen „Nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Wie die Verkehrssicherheitslageberichte der Polizei verdeutlichen, spielt bei Unfäl-

**Unfallursachen der Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden, differenziert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung**

Unfallursache der Hauptverursacher	Kinder			Jugendliche			Junge Erwachsene				Erwachsene mittleren Alters				Senioren								
	0-5		6-10		11-14		15-17		18-24		25-64		65-74		über 74								
	Fuß	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Pkw
Nur Anteile ab 10 % bei einer Basis von mehr als 40 Unfällen																							
Zu geringer Abstand							○	●		○	●	●		○	●	●			○	○			●
Fehler beim Abbiegen											●				○				○	●			●
Nicht beachten der Vorfahrt											○				○				○			○	○
Nicht angepasste Geschwindigkeit								●		○	○	○		●	○				●	●			○
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr			○		○		●		●	●				○					○				○
Benutzen falscher Fahrbahnteile			●		●		●		●	●				●					●				○
Fehler bei Überschreiten der Fahrbahn	●	●		●	●				○					●				●				●	○
Rotlichtmissachtung				●	●				○					○				○				○	
Alkoholeinfluss									○					○	○								
Plötzliches Hervortreten hinter Hindernissen	○	○		●	○				○					○				○				○	

Legende: Anteil der Unfallursachen an den Unfällen beträgt langfristig überwiegend ● > 60 % ○ 40-59 % ● 20-39 % ○ 10-19 %

Datenbasis 2000-2009

**Unfalltypen bei Unfällen mit Personenschaden, differenziert nach Alter und Verkehrsbeteiligung der Hauptverursacher**

Unfalltyp bezogen auf Hauptverursacher	Kinder			Jugendliche			Junge Erwachsene				Erwachsene mittleren Alters				Senioren								
	0-5		6-10		11-14		15-17		18-24		25-64		65-74		über 74								
	Fuß	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Pkw
Nur Anteile ab 10 % bei einer Basis von mehr als 40 Unfällen																							
Typ 1: Fahr Unfall (F)			○				○		○	○	○			○	○			●	○			○	
Typ 2: Abbiegeunfall (AB)							○			○	●			○	○	●			○	○	●		○
Typ 3: Einbiegen/Kreuzenunfall (EK)			●		●		●	○		●	●			●	●			○	○	●		●	●
Typ 4: Überschreitenunfall (ÜS)	●	●		●	●				●					●				●				●	
Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)															○								
Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV)							○	○			●	●		○	●	●			○	○			○
Typ 7: Sonstiger Unfall (SO)			○		●		○	○		○				●	○				○	○	○		○

Legende: Anteil der Unfalltypen an den Unfällen beträgt ● ≥40 % ○ 30-39 % ● 20-29 % ○ 10-19 %

Datenbasis 3-Jahres-Mittelwerte 2007-2009

len mit Getöteten und schwer Verletzten die Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ eine maßgebliche Rolle.

**Maßgebliche Unfalltypen**  
im Kontext der Altersgruppen

Sieben Unfalltypen werden bei der polizeilichen Aufnahme und Kategorisierung von

Verkehrsunfällen nach der folgenden Systematik unterschieden:

- Typ 1 Fahr-Unfall (F)
- Typ 2 Abbiege-Unfall (AB)
- Typ 3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Typ 4 Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Typ 5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Typ 6 Unfall im Längsverkehr (LV)
- Typ 7 Sonstiger Unfall (SO)

Die Verteilung der Unfalltypen im Hinblick auf die Altersgruppen und Arten der Verkehrsteilnahme ist im langjährigen Vergleich gleichbleibend.

Auf Basis der Drei-Jahres-Mittelwerte von 2007-2009 ergeben sich in Bezug auf die Hauptverursacher von Verkehrsunfällen

folgende unfalltypenspezifische Schwerpunkte:

- Fußgänger verursachen überwiegend Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn (Typ 4). Dies ist aufgrund der Unfalltypendefinitionen naheliegend.
- Radfahrer verursachen überwiegend Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen (Typ 3), wobei dieser Unfalltyp am häufigsten bei den jüngeren Altersgruppen (6- bis 24- Jährige) und im hohen Alter (Über 74-Jährige) zu verzeichnen ist.
- Fahrer von motorisierten Zweirädern verursachen überwiegend Fahrnfälle (Typ 1), gefolgt von Unfällen im Längsverkehr (Typ 6).
- Autofahrer verursachen zu etwa gleichen Teilen Unfälle beim Abbiegen (Typ 2), beim Einbiegen und Kreuzen (Typ 3) sowie im Längsverkehr (Typ 6). Damit haben Unfälle in Kreuzungs- und Ein-

mündungsbereichen bei dieser Art der Verkehrsteilnahme eine besondere Bedeutung.

Die Bedeutung von Unfällen beim Abbiegen (Typ 2) nimmt bei älteren Autofahrern ab 74 Jahren nochmals zu. Diese Erkenntnis korreliert mit vorliegenden Untersuchungen zur Verkehrssicherheit älterer Autofahrer, wonach mit zunehmendem Alter vor allem das Linksabbiegen in Knotenpunkten problematischer wird.

### Relative Unfallrisiken

im Vergleich der einzelnen Stadtbezirke

Die Tabelle stellt auf Basis der Mittelwerte der Jahre 2000-2009 dar, welche Stadtbezirke im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme ein erhöhtes Risikopotenzial aufweisen. Die Auswertung erfolgte

in Relation zum Anteil der Altersgruppen an der jeweiligen Einwohnerzahl im Stadtbezirk und betrifft die Verunglückten unabhängig von der Verletzungsschwere.

Überdurchschnittlich belastet sind insgesamt betrachtet die drei Bezirke Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Friedrichshain-Kreuzberg.

Die Ergebnisse spiegeln unterschiedliche Rahmenbedingungen wieder, beispielsweise die Nutzungsdichte und das Verkehrsaufkommen im jeweiligen Bezirk. Gleichwohl ergeben sich aus der Analyse Ansatzpunkte für eine räumliche Festlegung von Schwerpunktaktionen oder für die Auswahl von Pilotgebieten zur Einführung von neuen zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktionen.

Spezifische Risikopotenziale im Unfallgeschehen in den Bezirken, differenziert nach Alter und Verkehrsbeteiligung

Risikogruppen	Kinder			Jugendliche			Junge Erwachsene				Erwachsene mittleren Alters				Senioren					
	0-5		6-10	11-14		15-17		18-24		25-64		65-74		über 74						
	Fuß	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Mot. Zweirad	Pkw	Fuß	Rad	Pkw	
<b>Bezirke</b> <small>(alphabetische Reihenfolge)</small>																				
<b>Charlottenburg-Wilmersdorf</b>								●	○	●	●	○	○	○	●	○	○	●	●	○
<b>Friedrichshain-Kreuzberg</b>	●	○							○				○	○					○	
<b>Lichtenberg</b>				○																
<b>Marzahn-Hellersdorf</b>			○																	
<b>Mitte</b>	●	○		○		○			●	●	○		●	●	●	○	●		○	
<b>Neukölln</b>	○	○						○												
<b>Pankow</b>			○	○	●		●		○											○
<b>Reinickendorf</b>								○												●
<b>Spandau</b>																				○
<b>Steglitz-Zehlendorf</b>				○		○	○													○
<b>Tempelhof-Schöneberg</b>									○											
<b>Treptow-Köpenick</b>			○	○	○	○	●									●				●

● Besonders hohes Risikopotenzial (Werte langjährig mindestens 50 % über gesamtstädtischem Durchschnitt)  
○ Erhöhtes Risikopotenzial (Werte langjährig 20-49 % über gesamtstädtischem Durchschnitt)

Basis: Verunglücktenstatistiken 2000-2009

## Schlussfolgerungen

aus den Analysen

Mit den aktuellen Zahlen wurde bezogen auf schwer verletzte und getötete Verkehrsunfallopfer auf Berliner Stadtgebiet ein historischer Tiefstand erreicht.

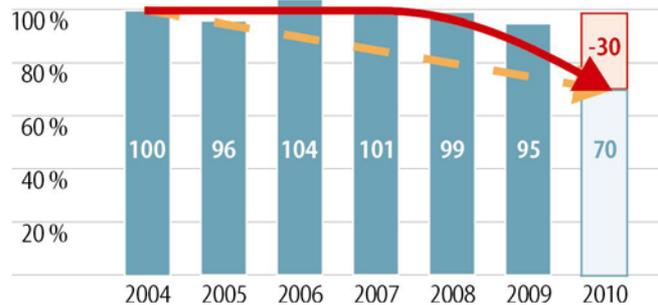
Seit Ende 2004 waren im Hinblick auf die zentrale Zielgröße „Minus 30 Prozent“ bei Personen mit schweren Verletzungen (Getötete und schwer Verletzte zusammengekommen) damit bis Ende 2009 folgende Rückgänge zu verzeichnen:

- Minus 5,5 % bezogen auf die absoluten Werte (2004: 1.905 Personen, 2009: 1.800 Personen),
- Minus 1,8 % bezogen auf die Drei-Jahres-Mittelwerte (2002-2004: 1.905 Personen, 2007-2009: 1.871 Personen).

Die differenzierte Unfallanalyse macht gleichzeitig deutlich, dass sich in Berlin auch fünf Jahre nach Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms noch kein zuverlässiger Trend in Richtung des gesetzten Ziels eingestellt hat. Vielmehr deutet sich in den 2009er Zahlen erstmalig eine positive Tendenz an, die dem wünschenswerten Entwicklungsverlauf, wie er in der obigen Grafik skizziert ist, entspricht. Die kommenden Jahre werden zeigen, ob die positive Entwicklung von Dauer ist.

Die Analyseergebnisse machen eine grundlegend Neubewertung des Verkehrssicherheitsprogramms im Hinblick auf Ziele, Zielgruppen und Maßnahmen nicht erforderlich. Eine Schwerpunktsetzung bei den

Minus 30 Prozent bei schweren Verletzungen: Ziel und reale Entwicklung



Rot = Wünschenswerter Entwicklungsverlauf bei den Verunglückten mit schweren Verletzungen. Ein linearer Rückgang von 2005 an wäre unrealistisch, die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms erlangen erst zur Wirkung.

Risikogruppen der Kinder im Schulalter, Jugendlichen und jungen Erwachsenen erscheint vor dem Hintergrund des festgestellten Entwicklungstrends weiterhin notwendig, jedoch ohne Nachlassen in Bezug auf andere Risikogruppen. Bei Schulkindern und Jugendlichen betrifft dies vor allem Fußgänger, bei den 11- bis 14-Jährigen zusätzlich auch Radfahrer, bei jungen Erwachsenen motorisierte Zweiradfahrer und Pkw-Fahrer sowie auch hier zunehmend Radfahrer.

Einen besonderen Fokus erfordern jugendliche Fußgänger, die mittlerweile ein ähnliches Risikopotenzial wie Schulkinder aufweisen, sowie über 74-jährige Fußgänger, weil sie im Falle eines Unfalls besonders häufig schwer verletzt werden.

Die Ergebnisse legen außerdem nahe, in den kommenden Jahren einen besonderen Schwerpunkt auf die nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern zu legen.

Altersgruppe	Fußgänger	Fahrradfahrer	Motorisierte Zweiradfahrer	Pkw-Fahrer grau: Mitfahrer
<b>Unter 6 Jahre</b> Kleinkinder				●
<b>6-10 Jahre</b> Grundschul Kinder	●	○		
<b>11-14 Jahre</b> Ältere Kinder	●	●		
<b>15-17 Jahre</b> Jugendliche	●	●	○	●
<b>18-24 Jahre</b> Junge Erwachsene		●	●	● ●
<b>25-64 Jahre</b> Mittleres Alter		●	○	
<b>65-74 Jahre</b> Jüngere Senioren	○	○		○
<b>Ab 75 Jahre</b> Ältere Senioren	●	○		○

Legende: ● Stärkste Risikogruppe ● Hohes Risikopotenzial ○ Prophylaxe

# Aktionsprogramm 2010

## Stand der Umsetzung

Ein wesentliches Handlungsinstrument zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin ist das Aktionsprogramm. Es wurde in zwei zeitlich aufeinander folgenden Teilschritten konzipiert. Derzeit gilt das Aktionsprogramm 2010 mit insgesamt 12 Maßnahmen.

Der Mitte 2010 erreichte Umsetzungsstand wird im Folgenden dargestellt.<sup>1</sup>

### AKTIONSPROGRAMM 2010

Nr.	Maßnahme
1	Einführung des Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS)
2	Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission (Analyse und Mängelbeseitigung)
3	Radverkehrsstreifen-Programm für besonders unfallträchtige Strecken und Knotenpunkte bzw. Routen
4	Fortführung des Zebrastreifen-Programms
5	Entwicklung einer mehrjährigen gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskampagne im Kontext „Stadttempo Berlin“
6	Umsetzung des Projektes „Kinderstadtplan Berlin“
7	Ausweitung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen
8	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen
9	Entwicklung und Abstimmung von Berlin-spezifischen Aktionsformen zur Ansprache der Zielgruppe „Junge Fahrer“ und „Senioren“
10	Aufbau einer Internetplattform als Informations-, Kommunikations- und Kooperationsbasis für Basisaktivitäten
11	Erweiterte Umsetzung der räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung
12	Konzeption und Umsetzung einer „Partnerkampagne“ zum Radverkehr

■ Prävention ■ Therapie

<sup>1</sup> Aktuelle Inhalte und Informationen zu den einzelnen Maßnahmen des Aktionsprogramms sind jeweils farblich markiert.

## 1 Einführung des Sicherheitsaudits für Straßen SAS

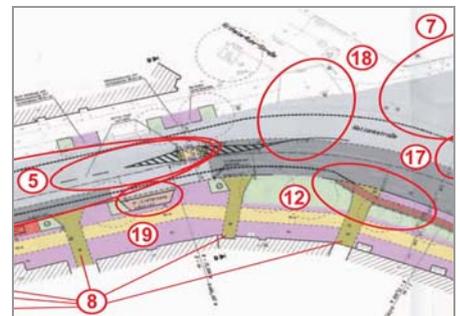
Bei dem Sicherheitsaudit für Straßen handelt es sich um ein Instrument zur systematischen Überprüfung von Entwurfsplanungen zum Neu- und Umbau von Straßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der künftigen Nutzer. Ein besonderes Einsatzfeld sind Stadtstraßen, weil hier vielfältige Anforderungen und Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen zu berücksichtigen sind.

2007/2008 wurden Pilotaudits für vier ausgewählte Straßenbauprojekte durchgeführt, verbunden mit einer intensiven Schulung von sieben verwaltungsinternen Sicherheitsauditoren. Die Ausbildung erfolgte nach dem „Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen (MAZS)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und umfasste die Grundlagenmodule „Verkehrssicherheit“ und „Sicherheitsaudit“ sowie das Modul „Hauptverkehrsstraßen“. Die erfolgreiche Teilnahme wurde durch Einzelpflichtung nachgewiesen.

Bereits die Ergebnisse der Pilotaudits wurden in der weiteren Entwurfsbearbeitung konsequent berücksichtigt.

Seither stellen Sicherheitsaudits einen wichtigen Baustein zur laufenden Qualitätssicherung der Straßenplanung in Berlin insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit dar. Sie ermöglichen sozusagen einen systematischen „zweiten Blick“ auf die Entwurfsarbeit durch einen unabhängigen, fachkundigen Betrachter. In Berlin wird dies in der Praxis in Form einer „kollegialen Supervision“ im Rundlauf gehandhabt, das heißt ein/e Kolleg/in auditiert das Projekt der bzw. des jeweils Anderen.

Die bisherigen Erfahrungen sind durchweg positiv. Die Audits verhelfen vor allem dazu, mögliche Konfliktpunkte in vorliegenden Entwurfsplanungen aufzuzeigen.



Sicherheitsaudit für Straßen: Plananschnitt mit Verortung der im Auditbericht festgestellten Sicherheitsdefizite

## 2 Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahr 2009 ihre Arbeit systematisch und kontinuierlich fortgesetzt. Im Jahresverlauf führte sie acht Sitzungen durch. Dabei wurden 13 Unfallhäufungsstellen bzw. -linien analysiert und es wurden entsprechende Maßnahmen beschlossen bzw. weiterführende Untersuchungen initiiert und durchgeführt.

Unabhängig von den durch Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträgern (Bezirke) durchgeführten eigenen Analysen fanden auch 2009 wieder gemeinsame Ortstermine statt. Darüber hinaus führten Studierende des Verkehrswezens der TU Berlin Untersuchungen an vier Unfallhäufungsstellen durch, die der Unfallkommission zur Vorbereitung der Beratung und Maßnahmenfindung dienen. Ein Berliner Ingenieurbüro war außerdem mit der Projektsteuerung und Beschleunigung der Maßnahmenumsetzung beauftragt.

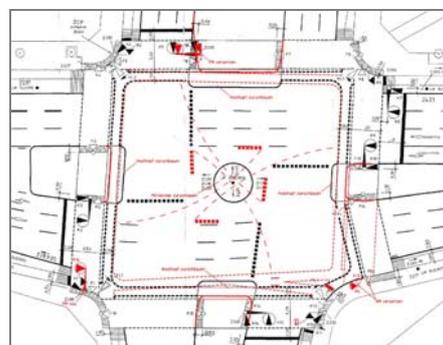
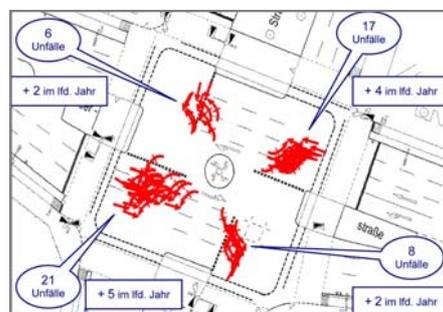
Seit ihrer Einrichtung Ende 2005 wurden bei 38 Sitzungen mittlerweile rund 100 Unfallhäufungsstellen und -linien behandelt. 54 Maßnahmen konnten bis März 2010 ganz oder teilweise umgesetzt werden, rund 30 Maßnahmen sind in Bearbeitung.

Die Unfallkommission verfügt über einen eigenen Haushaltstitel für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen. Im Kalenderjahr 2009 standen erneut 1 Mio. Euro

zur Verfügung, die für folgende notwendigen Arbeiten verwendet werden:

- Planung und Realisierung von signalisierten Knotenpunkten (Um- und Neubau),
- Planung und Realisierung von Straßenbaumaßnahmen,
- Verkehrserhebungen,
- Sonderuntersuchung zu Radverkehrsunfällen,
- Softwareanpassung des Unfallanalyse-Programms BAStA,
- Projektsteuerung.

Das EDV-gestützte Unfallanalyse-System BAStA wurde im Dezember 2006 für die Geschäftsstelle der Unfallkommission beschafft. Es ist in der Lage, nach festlegbaren Kriterien Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien automatisch zu finden, zu klassifizieren und in eine Rangfolge zu bringen. Damit werden die von der Berliner



Beispiele für die Arbeit der Unfallkommission: Details aus einer Voruntersuchung und Maßnahmenplanung zur Entschärfung einer Unfallhäufungsstelle (Kreuzung Gatowstraße / Heerstraße, mittlerweile umgesetzt; siehe Praxisbericht zur Unfallkommission in Kapitel „Nachspann“)

Polizei erfassten Straßenverkehrsunfälle für die Arbeit der Unfallkommission gezielt analysiert und dargestellt. Das Programm wurde 2009 weiter modifiziert.

Eine Evaluierung der Maßnahmen (Vorher-Nachher-Vergleich) erfolgt grundsätzlich erst drei Jahre nach Realisierung einer Maßnahme, da das Verkehrsunfallgeschehen Schwankungen unterliegt und durch veränderte Bedingungen im Umfeld beeinflusst wird.

Erste Drei-Jahres-Daten stehen somit seit Ende 2009 zur Verfügung. Sie belegen überwiegend einen Maßnahmen Erfolg. Bei vielen erst in den Jahren 2007 und 2008 umgesetzten Maßnahmen deuten sich darüber hinaus positive Tendenzen im Unfallgeschehen an (siehe Praxisbericht aus der Unfallkommission im Kapitel „Nachspann“). Die Evaluierung wird in den kommenden Jahren konsequent weitergeführt.

Die Geschäftsstelle der Unfallkommission hat im Jahr 2009 eine Sonderuntersuchung zu Fahrradunfällen, insbesondere auf Streckenabschnitten erstellen lassen, die jetzt ausgewertet wird. Bei der Bewertung der Unfalllage wird auch das Verkehrsaufkommen der Radfahrer mit herangezogen. Einige wesentliche Erkenntnisse der Untersuchung sind im Kapitel „Nachspann“ dieses Berichts zusammengefasst.

Rund 500 Unfallhäufungsstellen und -linien werden im Berliner Straßennetz jährlich festgestellt, die eine Überprüfung

im Hinblick auf Verbesserungsmaßnahmen notwendig erscheinen lassen. Der Handlungsdruck ist und bleibt damit entsprechend hoch. Die Arbeit der Unfallkommission soll daher in den kommenden Jahren konsequent fortgesetzt und weiter verbessert werden.

### **3 Radverkehrsstreifen- Programm für besonders unfallträchtige Strecken und Knotenpunkte**

Von 2005 bis 2009 wurden im Rahmen des Infrastrukturprogramms 75 km Radverkehrsanlagen neu angelegt, davon 59 km als markierte Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn. Darüber hinaus wurden auch im Zusammenhang mit laufenden Straßenumbau- und Straßenausbaumaßnahmen Radfahrstreifen realisiert; hierzu liegen allerdings keine statistische Angaben vor.

Eine im Auftrag des Umweltbundesamtes bereits 2005 durchgeführte Begleituntersuchung hat nachgewiesen, dass die Maßnahmenumsetzung in den untersuchten Fällen nicht nur zu einer besseren Sicherheit und Wahrnehmung des Radverkehrs, sondern auch zu einem leicht abgesenkten Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr und zu einem verstetigten Verkehrsfluss beigetragen haben. Kapazitätseinbußen wurden nicht festgestellt.

Das Radverkehrsstreifenprogramm wird 2010 in gleichem Umfang fortgesetzt.

### **4 Fortführung des Zebrastreifenprogramms**

Seit 2001 werden im Stadtgebiet kontinuierlich neue Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) eingerichtet. Über die damals in Berlin rund 100 verbliebenen Zebrastreifen hinaus konnten bis jetzt 224 neue Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) realisiert werden.

Zusätzlich wurde eine große Zahl von Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen – das sind punktuelle Fahrbahneinengungen, die manchmal auch als „Gehwegnasen“ bezeichnet werden – neu gebaut.

Seit März 2008 gibt es für Berlin einen neuen Erlass zur Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001). Er verbessert die Einsatzmöglichkeiten von Fußgängerüberwegen und lässt auch bei einer Anzahl von mehr als 150 querenden Fußgängern in der Spitzenstunde einen Fußgängerüberweg zu. Danach sind nunmehr Fußgängerüberwege auch bei 150-250 querenden Fußgängern pro Stunde und bei einem Kfz-Aufkommen zwischen 200-600 Kfz pro Stunde möglich. Bei noch größeren Fußgängerströmen können auch in begründeten Ausnahmefällen nach Zustimmung der obersten Landesbehörde Fußgängerüberwege angeordnet werden. Dies trifft insbesondere bei pulkartigem Fußgängeraufkommen zu wie z.B. an Haltestellen des Nahverkehrs oder an Schulen zu, deren

Gebäude auf beiden Seiten der Straße liegen.

Die Priorität bei der Sicherung von Überquerungsstellen liegt bei der Schulwegsicherung. Daneben spielt auch die Sicherung von Überquerungsstellen für Fußgänger im Umfeld von Senioreneinrichtungen und in Einkaufsstraßen eine vorrangige Rolle.

Seit 2002 stehen jährlich 1 Mio. Euro innerhalb des Programms zur Verfügung. Sie dienen der sichereren und komfortableren Überquerung von Fahrbahnen und leisten damit zugleich einen wichtigen Beitrag zur Schulwegsicherung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Senioren. Das Programm wird in den nächsten Jahren fortgesetzt.

### **5912 Entwicklung und Umsetzung von zielgruppen- und themenbezogenen Verkehrssicher- heitskampagnen**

Die Durchführung von Kampagnen sieht das Aktionsprogramm in den kommenden Jahren im Hinblick auf die Ziele eines angepassten Geschwindigkeitsverhaltens von Kraftfahrern (Stichwort „Stadttempo“) und eines partnerschaftlichen Umgangs von Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern vor. Darüber hinaus sollen zielgruppenspezifische Aktionsformen zur Ansprache der

beiden Zielgruppen Junge Fahrer und Senioren entwickelt werden. Die Aktivitäten sollen auf eine breite Basis gestellt werden.

Im Kontext des bereits genannten Projekts „Stadttempo Berlin“ ist die Durchführung einer Verkehrssicherheitskampagne in Zusammenarbeit mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit vorgesehen. Vorplanungen dazu haben begonnen, die Umsetzung soll in den kommenden Jahren erfolgen.

Konflikte und Risiken zwischen Radfahrern, Fußgängern und Kraftfahrzeugen wurden im Rahmen des EU-geförderten Projektes SpiCycles thematisiert. Sie entstehen vor allem dort, wo eine Konkurrenz um den begrenzten Raum auf Straßen und Wegen besteht. Fehlende Sichtbeziehungen sind beispielsweise häufig die Ursachen von Verkehrsunfällen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Bauliche und organisatorische Maßnahmen können Konflikte mindern, jedoch eine gute Kommunikation zwischen den Konfliktpartnern nicht ersetzen.

Vor diesem Hintergrund wurde als Leitidee für eine Partnerkampagne der Anspruch „Wechsle deinen Blick“ formuliert. Ein Kommunikationskonzept liegt vor, die Umsetzung ist in Vorbereitung. Geklärt werden müssen Finanzierung und Sponsoring. Dabei wird die Beteiligung des Bundes und anderer Kommunen angestrebt. ADAC und ADFC bleiben in das Projekt einbezogen.

## 6 Umsetzung des Projekts „Kinderstadtplan Berlin“

Immer noch birgt die Kombination Kinder – Freizeit – Straßenverkehr ein großes Gefahrenpotenzial für unsere kleinen Mitbürger/innen. Freizeitwege können sehr zahlreiche, zudem kurzfristig und entsprechend der Witterung und Jahreszeit wechselnde Ziele haben. Im Unterschied dazu haben Schulwege einfach definierbare und konstante Routen.

Um den Gefahren entgegenzuwirken und Kinder verstärkt an das Thema Verkehrssicherheit heranzuführen, wurde im Jahr 2008 das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“ ins Leben gerufen und als Pilotprojekt der Kinderstadtplan für Kreuzberg Südwest erarbeitet.

Mit einem solchen Kinderstadtplan wird im Unterschied zu einem Schulwegplan der gesamte Aktionsraum der Kinder erfasst, da neben dem Straßennetz beispielsweise auch das Wegenetz in Grünanlagen betrachtet wird. Außerdem enthält der Kinderstadtplan alle wichtigen Zieladressen von Kindern, die für ihre Freizeitgestaltung relevant sind. Dabei wird von den Schülerinnen und Schülern gemeinsam mit den Lehrkräften ein „Stadtplan von Kindern für Kinder“ mitentwickelt und gestaltet, der neben interessanten Freizeitmöglichkeiten im Bezirk auch Gefahrenstellen im Straßenverkehr aufzeigt, die die Schülerinnen und Schüler als bedenklich eingestuft haben.

Die Erfahrungen wurden in einem Leitfaden aufbereitet, der interessierten Grundschulen zur Verfügung steht. Er beschreibt das grundlegende Vorgehen zur Erarbei-



Kinderstadtplan Berlin, Auszug aus dem Plan der Stechlinsee-Grundschule in Friedenau West

tung eines Kinderstadtplans für einen Schulstandort sowie geeignete pädagogische Ansätze zur Beteiligung von Kindern am Projekt. Außerdem enthält er vielfältige Arbeitsmaterialien, die über das Projekt Kinderstadtplan hinaus auch zum Einsatz in anderen Bereichen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung geeignet sind.



Leitfaden und Materialien für Grundschulen zur Erarbeitung eines Kinderstadtplans

2009 wurden in Anlehnung an das Pilotprojekt sechs weitere Kinderstadtpläne in den Gebieten Friedenau West, Heiligensee Nord, Prenzlauer Berg Nordwest, Reinickendorf Süd, Schöneberg West sowie Tempelhof Süd fertiggestellt. Zusammen mit verschiedenen Berliner Grundschulen wurden die Pläne gemäß den Angaben der beteiligten Schulkinder inhaltlich gestaltet. Grundlage dafür war wieder eine intensive Erkundung des jeweiligen Schulumfeldes durch die Beteiligten selbst.

Auch für das Jahr 2010 stehen Finanzmittel zur Erarbeitung von Kinderstadtplänen zur Verfügung.

## 7 Ausweitung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen

Kinder erhalten für das Mobilitätslernen wesentliche Orientierung von ihren Eltern. Dies betrifft sowohl die Fähigkeit zur selbstbestimmten Nutzung aller Verkehrsmittel wie das individuelle Verhalten im Verkehr. Die Sorgen und Ängste vieler Eltern um ihre Kinder sowie die realen Risiken im Verkehr wirken sich als hemmende Randbedingungen aus. Ein an alle Grundschulen verteilter Elternbrief greift diese Situation auf und bietet den Eltern Unterstützung und Hilfestellung bei der Mobilitätserziehung ihrer Kinder an. Die Zielgruppe „Kinder im Grundschulalter“ hat für das Erlernen selbstständiger Mobilität maßgebliche Bedeutung.

In der neuen Grundschulverordnung des Landes Berlin wurde die Verkehrs- und Mobilitätserziehung als Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrages verankert. Die Umsetzung der Verordnung in den Schulalltag ist eine Aufgabe, die durch die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin wirksam unterstützt werden kann.

Erste Bausteine der Maßnahme werden seit mittlerweile mehreren Jahren umgesetzt:

(1) Mobililli unterwegs (Aktionsmobil für Grundschulen mit Spielangeboten zur Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit und Mobilität von Kindern): Hier konnten 2009 insgesamt 47 Schuleinsätze durchgeführt werden, bei denen jeweils alle Klassen einer Grundschule und damit insgesamt rund 14.000 Schülerinnen und Schüler erreicht wurden. 2010 sind erneut rund 45 Einsätze geplant.

(2) „Abgefahren“: Dieses Projekt ist eine Erweiterung von „Mobililli unterwegs“. Bei der Konzeption wurde darauf reagiert, dass das Ursprungsprogramm für die 5. und 6. Klassen nur bedingt geeignet ist. Zielgruppe sind die selbstständig mobilen Schülerinnen und Schüler, als Form wurde eine Unterrichtseinheit in der Klasse entwickelt. Konzeption und Testphase wurden 2008 abgeschlossen, seither ist das Programm von interessierten Schulen abrufbar. 149 Einsatztage für ca. 1.500 Schulkinder wurden 2009 durchgeführt. Für das Jahr 2010 sind 135 Einsatztage geplant.

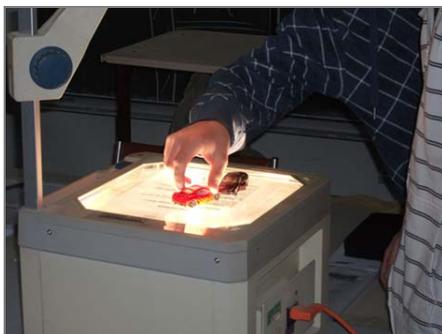
(3) „Unser Schulweg – Schön sicher!“: Zwischen den Sommer- und Herbstferien 2009 wurde dieser Wettbewerb für Berliner Grundschulen erneut angeboten. Ziel war und ist es, die Klassen anzuregen, sich kreativ und phantasievoll mit Ideen zur Verbesserung des Schulwegs und zur Beseitigung von Gefahrenstellen zu beschäftigen. Die Preisträger wurden im Rahmen eines Infotags prämiert. Für 2010 ist der Wettbewerb mit verlängerter Laufzeit geplant, Teilnahmeschluss ist der 8. Oktober.



Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“

(4) Selbst Sicher Mobil – Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“: Auch 2009 beteiligten sich wieder mehrere Tausend Kinder aus Grundschulen, weiterführenden Schulen, Jugendverkehrsschulen und Kindergärten am Aktionstag, der traditionell im Rahmen der „Europäischen Woche der Mobilität“ stattfindet. Die Aktion verfolgt das Ziel, dass Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter ihre Wege eigenständig und selbstsicher zurückzulegen lernen. Das Projekt wird 2010 fortgesetzt.

Ein weiterer Baustein zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung mit unmittelbarem Praxisbezug zu den Themen Verkehr und Sicherheit steht für den Physikunterricht in der Jahrgangsstufen 9 bis 11 zur Verfügung.



Gruppenarbeiten zur Untersuchung von Unfallhergängen im Physikunterricht der 9. bis 11. Klassen; hier die Abschlusspräsentation eines Schülers

Dabei werden Verkehrsunfälle, die zu gerichtlichen Verfahren führten, gemeinsam rekonstruiert, physikalisch nachvollzogen und im Rahmen einer kleinen juristischen „Expertise“ bewertet. 2009 hat eine Reihe von Veranstaltungen stattgefunden, für 2010 sind erneut rund 50 Termine (mit 200 Klassen) an Berliner Schulen geplant.

Eine Reihe von bewährten Programmen für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung werden darüber hinaus seit Jahren kontinuierlich fortgesetzt und weiter ausgedehnt. Exemplarisch sei die Aktion „Toter Winkel“ genannt, die von verschiedenen Veranstaltern angeboten werden und mittlerweile eine erfreulich große Verbreitung findet.

Einen wichtigen Schritt für die verbesserte Vermittlung von vorhandenen Angeboten (z. B. Unterrichtsangebote und -materialien) in die Erziehungseinrichtungen stellt darüber hinaus die weiter unten genannte Kommunikationsplattform für Basisaktivitäten dar.

## 8 Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen

Die Stadt Berlin verfügt über 27 Jugendverkehrsschulen. Ausstattung, Nutzerkreis, Art und Häufigkeit der Nutzung, Organisation, Finanzierung etc. sind unterschiedlich, wie das Ende 2009 abgeschlossene Projekt zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen ergeben hat. In zwei gemeinsamen Workshops mit den in

den Bezirken für die Jugendverkehrsschulen Zuständigen sowie weiteren die Arbeit vor Ort unterstützenden Institutionen und Akteure wurden geeignete Ansätze dazu eingehend diskutiert und abgewogen.

Auf dieser Basis konnte gemeinsam mit den Trägern ein wünschenswerter Standard für die Betreuung, Gestaltung und Nutzung der Jugendverkehrsschulen ausgearbeitet werden, der zwei unterschiedliche Konzepte für die künftige Weiterentwicklung der einzelnen Standorte zugrunde legt:

- Das Konzept „Verkehrsschule“ stellt den Bildungs- und Trainingsauftrag der Jugendverkehrsschule im Hinblick auf sicheres Verkehrs- und Mobilitätsverhalten in den Vordergrund.
- Beim Konzept „Verkehrsgarten“ steht die Bedeutung des einzelnen Standorts der Jugendverkehrsschule als betreuter „Fahrspielplatz“ im Kiez im Vordergrund.



Jugendverkehrsschule als Ort für praktisches Mobilitätstraining für Kinder, aber auch für Erwachsene und Senioren

Die Ergebnisse wurden in einem Leitfaden aufbereitet.

Gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Bildung, Wissenschaft und Forschung, die

die Initiative zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Berliner Jugendverkehrsschule ausdrücklich unterstützt, hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung außerdem die Stadträte für Schule in den Bezirken über die Ergebnisse des Projektes informiert und sie gebeten, an der Umsetzung der vorgeschlagenen Ansätze mitzuwirken.

## 10 Aufbau der Internetplattform „Berlin Sicher Mobil“ als Informations-, Kommunikations- und Kooperationsbasis für Basisaktivitäten

Die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit aller Unterzeichner der Berliner Charta für Verkehrssicherheit soll mit der Kommunikationsplattform weiter verbessert werden.

Die Plattform ist unter der Internetadresse [www.berlin-sicher-mobil.de](http://www.berlin-sicher-mobil.de) seit September 2008 online. Sie ist ausgestattet mit abrufbaren Inhalten, Materialien und Kontakten.

Bisher sind allerdings noch wenige Angebote aus dem Bereich der Basisakteure der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit enthalten. Aus diesem Grund war es erforderlich, im Herbst 2009 eine Neujustierung des Projektes vorzunehmen. In einer neuen Strategie – auch für das Jahr 2010 – soll nun noch einmal versucht werden, die Unterzeichner der Charta für die Verkehrs-

sicherheit in Berlin aktiv in die Kommunikation der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit einzubinden.

Derzeit wird daran gearbeitet, die Internetplattform neu zu strukturieren, damit der Nutzwert für alle Zielgruppen erhöht wird. Gleichzeitig sollen äußeres Erscheinungsbild und Funktionalität der Plattform überarbeitet und professionalisiert werden.

## 11 Erweiterte Umsetzung einer räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung

Bereits in den Jahren 2005 bis 2007 konnte durch Bereitstellung von ca. 2,1 Mio. Euro seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine zukunftsweisende Modernisierung und Erweiterung der Überwachungstechnik der Polizei durchgeführt werden.

In den Folgejahren wurden zur Verfügung stehende finanzielle Mittel konsequent zur weiteren Modernisierung der Überwachungstechnik, das heißt zur Umstellung auf Digitaltechnik, verwendet.

In diesem Jahr erfolgte die Installation einer neuartigen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an den Tunnelröhren des Autobahntunnels Britz. Hierbei wurden 16 Schwarzblitzgeräte installiert. In jeder Tunnelröhre wurden die Anlagen zur Erfassung der Geschwindigkeiten über allen drei

Fahrstreifen installiert. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen werden neben Front- auch Heckaufnahmen der Fahrzeuge gefertigt, so dass auch Motorradfahrer bei Verstößen erfasst werden. Die Anlage wurde am 26. Mai 2010 in Betrieb genommen. Sie dient der Verkehrssicherheit auf diesem besonders unfallträchtigen Abschnitt der Stadtautobahn.

Ortsfeste Überwachungstechnik („Starenkästen“) kommt in Hauptverkehrsstraßen – und nunmehr also auch auf einem Autobahnabschnitt – mit regelmäßig festgestellter Tempo-Überschreitung und daraus resultierendem hohem Aufkommen geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle zum Einsatz.



Erhöhung der Kontrolldichte durch mobile Geschwindigkeitsüberwachung an wechselnden Standorten

Neben den ortsfesten kommen verstärkt auch mobile und in Kraftfahrzeugen (zivilen Fahrzeugen und grünweißen Polizeifahrzeugen) installierte Geräte zum Einsatz. Damit wird – nahezu unberechenbar für „Raser“ – im gesamten Straßennetz und

auf den Autobahnen für den notwendigen Kontrollumfang gesorgt, der mittel- und langfristig stadtweit zu einer verbesserten „Tempo-Disziplin“ führen soll.

Bei der Entscheidung zur Auswahl von Messorten werden vorrangig berücksichtigt:

- nach der Unfallstatistik erkannte Unfallhäufungsstrecken („Unfallhäufungslinien“),
- besonders schutzwürdige Straßenabschnitte im Umfeld von z. B. Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen (während der Nutzungszeiten),
- Straßen in reinen Wohngebieten und deren unmittelbarem Umfeld, in denen nach polizeilichen Erkenntnissen oder (polizeilich bestätigten) Hinweisen aus der Bevölkerung vermehrt gefährdende Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellbar sind,
- sonstige Strecken im Stadtgebiet, auf denen regelmäßig Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert werden.

Die Reihenfolge dieser Aufzählung bestimmt im täglichen Dienst sowohl den Priorisierungsgrad bei der Auswahlentscheidung als auch die Kontrollintensität.

Zusätzlich zu den in den Jahren 2006 und 2007 aufgestellten 84 Geschwindigkeitsanzeigern in der Form von „Dialog-Displays“ werden in den Jahren 2010 und 2011 jeweils weitere 24 Geräte beschafft. Die Geräte kommen an wechselnden Standorten wechselnd zum Einsatz und werden dazu den Bezirken zur Verfügung gestellt.



Dialog-Display als Instrument zur Selbstkontrolle für die Fahrzeugführer: „Langsam“ bei zu hoher Geschwindigkeit oder „Danke“ bei angepasstem Fahren

Berlin ist damit die erste deutsche Stadt, die mit beabsichtigter „flächendeckender“ Wirkung Dialog-Displays einsetzt. „Dialog-Displays“ signalisieren Kraftfahrern mit dem Wort „Langsam“, wenn sie die zugelassene Geschwindigkeit überschritten haben. Korrektes Geschwindigkeitsverhalten wird demgegenüber mit einem „Danke“ beantwortet. Das dem Display hinterlegte Bild eines Kindes liefert gleichzeitig die Begründung für die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung.

Als Einsatzorte von Dialog-Displays werden vor allem Tempo 30-Zonen bzw. Straßenabschnitte mit schützenswerten Einrichtungen wie Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen gewählt. Ziel ist die Sicherung von Schul- und Freizeitwegen von Kindern, aber auch häufig von Senioren genutzte Wegstrecken sowie generell Bereiche mit viel Fußgängerverkehr.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat an vier Standorten in Berlin die Wir-

kungen von insgesamt acht Dialog-Displays auf das Geschwindigkeitsverhalten von Fahrzeugführern durch die Technische Universität Dresden untersuchen lassen. An zwei Standorten wurden außerdem Fußgänger befragt. Damit konnten bedeutsame Verhaltensänderungen bei den Fahrern belegt werden, die während der gesamten Untersuchungsphase stabil blieben:

- Die Geschwindigkeiten gingen bis zu 6 km/h zurück.
- Der Anteil der Fahrer, der die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritt, verringerte sich um bis zu 64 Prozent.
- In den oberen Geschwindigkeitsbereichen fielen diese Rückgänge besonders deutlich aus.
- Das Sicherheitsgefühl der befragten Passanten erhöhte sich deutlich, die „Fußgänger-Fahrzeug-Interaktion“ wurde als sicherer erlebt.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse wurden Empfehlungen für potenzielle Einsatzfelder von Dialog-Displays in Berlin formuliert.

## Basisaktivitäten und Kooperation

### Langjähriges Engagement für die Verkehrssicherheit in Berlin

Unterschiedliche Institutionen sind in Berlin – vielfach auf ehrenamtliches Engagement gestützt – im Rahmen von Basisaktivitäten für die Verkehrssicherheit tätig. Viele Aktivitäten laufen bereits langjährig, viele werden in Kooperationen realisiert.

Die Aktivitäten beziehen sich überwiegend auf die im Verkehrssicherheitsprogramm identifizierten Risikogruppen.

Die Berliner Polizei ist aufgrund ihres gesetzlichen Auftrags bei diesen Aktivitäten am stärksten aktiv. Schwerpunkte der polizeilichen Präventionsarbeit liegen in

den Bereichen der Verkehrserziehung, Überwachung, Aufklärung und Schulung.

Wie die Proportionen der Kreise in der folgenden Grafik andeuten sollen, liegt ein deutlicher Schwerpunkt der Basisaktivitäten nach wie vor bei Angeboten und Projekten zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung und betrifft vor allem die Zielgruppe der Kinder im Grundschulalter (6- bis 10-Jährige). Zunehmend werden seit Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms jedoch auch andere Altersgruppen in Aktivitäten einbezogen.

Größeren Anteil an den Basisaktivitäten haben außerdem bereits seit Jahren Schwerpunktaktionen wie z.B. die Aktion „Toter Winkel“, die sowohl unterschiedliche Altersgruppen als auch verschiedene Arten der Verkehrsteilnahme ansprechen.

Spektrum und Schwerpunkte der Berliner Basisaktivitäten entsprechen weit verbreiteten Verkehrssicherheitsansätzen in Deutschland und Europa. Auch innovative Ansätze werden dabei gezielt aufgegriffen und gehen in eine langfristig orientierte Praxis ein.

Auch im Hinblick auf „Good Practise“ ist festzustellen, dass sich die meisten Aktivitäten – in Berlin wie anderswo – auf die Verkehrssicherheit von Kindern im Alter von etwa 6 bis 10 Jahren (Grundschulalter) beziehen. Hier ist der Erfahrungshorizont eindeutig am umfangreichsten.

Zu anderen wichtigen Zielgruppen – älteren Kindern (11- bis 14-Jährige), Jugendlichen, jungen Erwachsenen und Senioren – finden sich auch im nationalen und internationalen Kontext nur wenige innovative Ansätze.

Spektrum der Basisaktivitäten zur Verkehrssicherheit in Berlin – die Größe der Kreisradien soll den jeweiligen Umfang der Einzelaktivitäten symbolisieren



Diese Erkenntnis und die Ergebnisse der differenzierten Unfallanalysen im Kontext von unterschiedlichen Altersgruppen und deren Verkehrsteilnahme verdeutlichen gleichermaßen, dass eine Verstärkung von Aktivitäten in anderen als den bisher repräsentierten Bereichen weiterhin wünschenswert ist.

Die Teilnehmer des Verkehrssicherheitsforums sind sich dessen bewusst und arbeiten intensiv an einer verstärkten Vernetzung zur Verbesserung des Erfahrungs-, Meinungs- und Informationsaustauschs konsequent mit.

Der als Bestandteil des Aktionsprogramms Anfang des vergangenen Jahres gefundene Einstieg in eine internetgestützte Kommunikationsplattform stellt einen wichtigen Baustein hierzu dar. Zu gleichem Zweck haben zwischenzeitlich weitere selbstorganisierte Arbeitstreffen von „Basisakteuren“ in unterschiedlichen Konstellationen stattgefunden und finden wiederholt statt.

### **Finanzielle Unterstützung der laufenden Basisaktivitäten**

durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Zur finanzielle Unterstützung der Basisaktivitäten stellt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung seit einigen Jahren erhebliche Mittel für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung in Form von Zuwendungen zur Verfügung. Allein im laufenden Jahr 2010 sind bereits über

eine halbe Million Euro vertraglich für Projekte gebunden. Verwaltet werden diese Mittel durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) – Anträge können dort eingereicht werden.

Im Jahr 2008 wurden durch geförderte Maßnahmen rund 25.000 Teilnehmer erreicht, 2009er Daten liegen nicht für alle Maßnahmen vor. Von 2010 an sind die geförderten Institutionen daher gefordert, eine Teilnehmerbefragung durchzuführen und Teilnehmerzahlen für die Evaluation der Zielerreichung der Zuwendungen im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Berlin abschließend vorzulegen.

### **Berliner Charta für die Verkehrssicherheit**

Auf der nebenstehenden konstituierenden Plattform haben folgende Institutionen die Berliner Charta für Verkehrssicherheit unterzeichnet<sup>1</sup> und mit der Benennung konkreter Maßnahmen und Aktivitäten ihre Verpflichtung zur aktiven Verkehrssicherheitsarbeit zum Ausdruck gebracht:

#### Freie Träger:

- ACE Auto Club Europa e.V.
- ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- ADAC Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg GmbH
- ADFC Berlin e.V.
- Arbeitskreis der Verkehrsexperten Berlin-Brandenburg 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
- 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
- Unfallkasse Berlin
- 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 Lichtenberg
- Bezirksamt Neukölln
- Bezirksamt Pankow
- Bezirksamt Treptow-Köpenick
- Senatsverwaltung für Bildung, Wissenschaft und Forschung
- Senatsverwaltung für Inneres
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Eine Institution, die Unfallkasse Berlin, ist der Charta seit dem letztjährigen Verkehrssicherheitsforum neu beigetreten.

<sup>1</sup> Die Auflistung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge (Stand Juni 2010)

Die meisten genannten Institutionen sowie einige weitere, die bisher nicht der Charta angehören, arbeiten im Verkehrssicherheitsforum regelmäßig mit.

Die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit bleibt für weiteres Engagement offen, zusätzliche Kooperationspartner und „Mitstreiter“ sind jederzeit erwünscht und gerne gesehen.

## **Berliner Charta für die Verkehrssicherheit**

### **Präambel**

Die Unterzeichnenden sind der Auffassung, dass

- die Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in Berlin trotz der positiven Entwicklung in den letzten Jahren weiterhin unannehmbar hoch ist und die wirksamsten Maßnahmen zu treffen sind, um diese Zahl möglichst schnell zu verringern,
- in Berlin eine Verringerung der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten um mindestens 40 % bis 2015 erreicht werden soll,
- Verkehrssicherheit eine gesellschaftliche Aufgabe ist, welche die Mitarbeit möglichst vieler Akteure erfordert und nur durch die koordinierte und zielgerichtete Zusammenarbeit aller Akteure ein dauerhafter Erfolg erzielt werden kann,
- die Kosten für Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit sehr gering sind, im Verhältnis zu dem menschlichen Leid sowie den sozialen und wirtschaftlichen Folgekosten von Straßenverkehrsunfällen.

### **Allgemeine Selbstverpflichtung und Aktionsfelder**

Der Unterzeichnete verpflichtet sich, in seinem Verantwortungs- und Tätigkeitsbereich Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umzusetzen. Aktivitäten sind beispielsweise in folgenden Bereichen möglich:

- Berücksichtigung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsaspekten bei Unternehmensentscheidungen, der Schul- und Berufsausbildung und der Arbeit von Vereinen und Initiativen,
- Austausch von Informationen technischer oder statistischer Art, die ein besseres Verständnis der Unfallursachen, Unfallverletzungen und Wirksamkeit von Vermeidungs- und Folgenminderungsmaßnahmen ermöglichen,
- Leistung eines Beitrags zur Verhinderung von Verkehrsunfällen beispielsweise durch Maßnahmen in einem der folgenden Themenfelder:
  - Mobilitätserziehung bei Kindern und Jugendlichen,
  - Erstausbildung und Weiterbildung der Straßenverkehrsteilnehmer,
  - Verbesserung der Sicherheitsstandards von Kraftfahrzeugen auch in Bezug auf andere Verkehrsteilnehmer,
  - Sicherheitsorientierter Entwurf von Straßen und sonstiger Verkehrsinfrastruktur, der Verkehrsunfälle minimiert und zu einer sicheren Fahrweise anhält,
  - Entwicklung und Umsetzung von Technologien zur Minderung von Unfallfolgen,
- Leistung eines Beitrags zu einer besseren Kenntnis der Ursachen, Umstände und Auswirkungen von Unfällen, um daraus Maßnahmen für ihre Vermeidung und Entschärfung abzuleiten und umzusetzen,
- Leistung eines Beitrags dazu, dass Unfallopfern ein wirksamer und hochwertiger medizinischer, psychologischer und juristischer Beistand zur Verfügung steht,
- Bereitschaft zu einer kontinuierlichen Mitarbeit und zur Evaluierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin und der durchgeführten Maßnahmen.

## Nachspann

### Hintergrundinformationen und Beiträge aus der Praxis

Der „Nachspann“ enthält die folgenden sechs Beiträge:

- Verkehrssicherheit und Mobilität. Ausgewählte Mobilitätsdaten für Berlin
- Verkehrssicherheit von älteren Verkehrsteilnehmern. Ergebnisse einer repräsentativen Studie
- Verunglücktenentwicklung und Verletzungsschwere. Neue Erkenntnisse zu „Schwerstverletzten“ bei Straßenverkehrsunfällen
- Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in Berlin 2004 bis 2008. Ergebnisse einer vertiefenden Untersuchung
- 5 Jahre Unfallkommission Berlin. Ein Praxisbericht
- Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit. Erneuerung des Berliner Commitments

### Verkehrssicherheit und Mobilität

Ausgewählte Mobilitätsdaten für Berlin (SrV 2008)

In einer repräsentativen Untersuchung wurden im Rahmen des „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ rund 40.000 Personen aus etwa 22.000 Berliner Privathaushalten nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Hieraus einige markante Eckdaten:

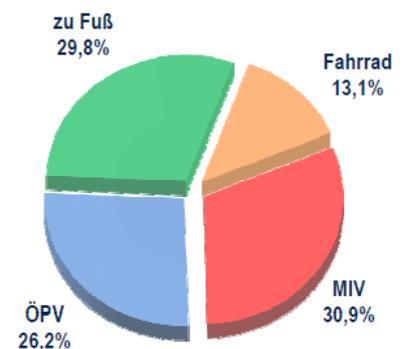
- 88 % der Wohnbevölkerung sind mobil und gehen entsprechend täglich aus dem Haus.
- Sie legen dabei im Durchschnitt innerhalb von 70 Minuten Unterwegszeit 3,4 Wege mit einer Gesamtlänge von rund 20 km zurück.
- Der Motorisierungsgrad liegt bei 358 Pkw pro 1.000 Einwohner, gleichzeitig sind 721 Fahrräder pro 1.000 Einwohner verfügbar.
- 45 % der Berliner Haushalte verfügen nicht über einen Pkw.

Die mittlere Geschwindigkeit ist innerhalb des Berliner Stadtgebiets keineswegs mit dem Auto am größten: Die Untersuchung hat vielmehr als Haus-zu-Haus-Geschwindigkeit zu Fuß im Mittel 4,9 km/h, mit dem Rad 12,3 km/h, mit dem Auto 17,0 km/h und mit öffentlichen Verkehrsmitteln 24,9 km/h ergeben.

Der Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen ist in den letzten 20 Jahren kontinuierlich angestiegen: Betrug er 1992 im Gesamtverkehr noch 7 % und 10 % im Jahr 1998, sogar liegt er heute (2008) bereits bei 13 %. Berliner legen aber auch wieder mehr Wege zu Fuß zurück: 29 % sind es heute gegenüber 25 % im Jahr 1998. „Verlierer“ ist vor allem der Autoverkehr: Ge-

genüber 38 % im Jahr 1998 werden heute nur noch 32 % der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt.

Im Binnenverkehr – das sind die Wege, die innerhalb der Stadtgrenzen von Berlin bleiben – sind die Anteile zu Fuß und mit dem Fahrrad sogar noch etwas höher.



SrV 2008: Modal Split der Wohnbevölkerung von Berlin im Binnenverkehr (Quelle: Tu Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung)

Die langjährige Entwicklung kommt nicht nur der Verkehrssicherheit zu Gute, sondern dient auch zur Lärminderung und Verbesserung der Luftqualität in den Berliner Straßen.

Ausführlichere Informationen rund um Mobilität und Verkehr finden sich unter [www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de) auf den Internetseiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

## Verkehrssicherheit von älteren

### Verkehrsteilnehmern

Ergebnisse einer repräsentativen Studie (GDV 2009)

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat im Jahr 2007 eine Studie in Auftrag gegeben, die sich ausführlich mit den Bedingungen und erwartbaren Entwicklungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit älterer Menschen befasst hat.

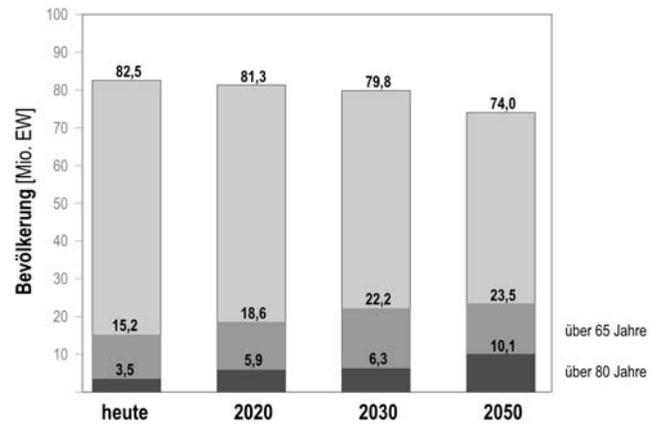
Besondere Bedeutung hat dieses Thema vor dem Hintergrund der mittel- und langfristigen demografischen Entwicklung: Bis zum Jahr 2030 wird sich die Anzahl der über 80-Jährigen fast verdoppeln, bis 2050 sogar fast verdreifachen. Etwa jeder dritte Mensch wird 2050 in Deutschland über 65 und jeder siebte über 80 Jahre alt sein.

Die Analyse des Unfallgeschehens ergab, dass ältere Menschen:

- bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil weniger Unfälle verursachen als die Gesamtbevölkerung,
- gleichzeitig ein deutlich höheres Risiko aufweisen, bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt oder getötet zu werden,
- zunehmend beim Überschreiten der Fahrbahn und beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen an Knotenpunkten verunglücken,
- als Unfallverursacher vorrangig selbst zu Schaden kommen (der Anteil Fremdschädigter nimmt entgegen populärer Annahmen mit dem Alter nicht zu),

Bevölkerungsentwicklung 2006 bis 2050 nach einem mittleren Szenario (Variante 1-W2) des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2005

(Quelle: BSV GmbH, Kurzfassung zur GDV-Studie, 2009)



- Unfall- und Gefährdungsrisiken mit zunehmendem Alter auch dadurch meiden, dass sie seltener und nur zu bestimmten Tageszeiten (im Hellen, außerhalb der Hauptverkehrszeiten) die Wohnung verlassen.

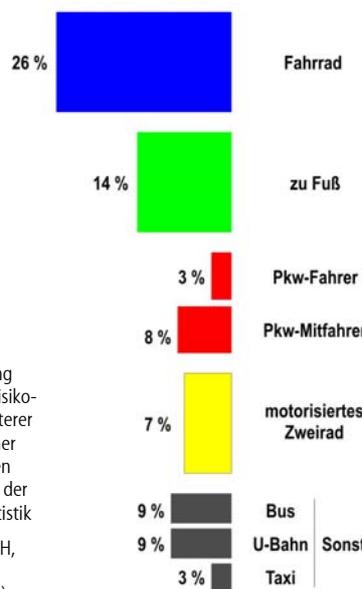
Eine schriftliche Befragung von 2.760 Personen im Alter ab Jahre in Berlin ergab, dass die subjektiv wahrgenommenen Risiken nicht unbedingt mit den Erkenntnissen aus den Unfallanalysen übereinstimmen. Bemerkenswert ist dabei insbesondere, dass die Befragten das Fahrradfahren mit Abstand am häufigsten (26 %) als

unsicher einstufen, gefolgt vom Zufußgehen (14 %) und das Autofahren als besonders sicher einstufen. In Bezug auf die Verkehrsteilnahme verunglücken tatsächlich jedoch weitaus mehr ältere Menschen in Berlin im Auto (45 %) oder zu Fuß (30 %) und noch höher ist der Anteil der zu Fuß oder im Auto getöteten und schwer verletzten älteren Menschen gegenüber den älteren Radfahrern, wie die Vergleichsgrafiken belegen.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass für eine Reihe von altersbedingten Problemfeldern baldmöglichst Lösungen gefunden

#### Subjektive Bewertung der Verkehrsteilnahme durch ältere Menschen

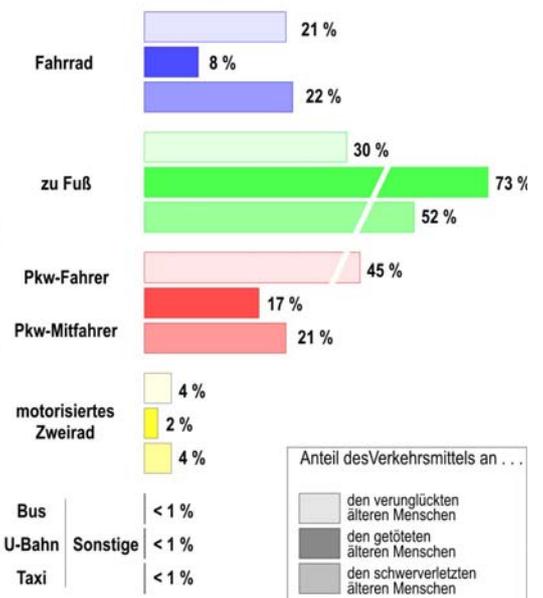
Befragung Berlin, Antworten: „Sehr/ehrer unsicher“



Gegenüberstellung der subjektiven Risikowahrnehmung älterer Verkehrsteilnehmer und des objektiven Unfallrisikos nach der Berliner Unfallstatistik (Quelle: BSV GmbH, Kurzfassung zur GDV-Studie, 2009)

#### Objektives Risiko älterer Verkehrsteilnehmer

Unfallstatistik Berlin 2001-2006, Verkehrsmittelanteile bei Verunglückten, Getöteten und Schwerverletzten



Anteil des Verkehrsmittels an ...

- den verunglückten älteren Menschen
- den getöteten älteren Menschen
- den schwerverletzten älteren Menschen

werden müssen, die im Kern fünf Aspekte zum Ziel haben:

- Vereinfachung des Verkehrssystems und damit der erforderlichen Handlungs- und Entscheidungsabläufe bei der Verkehrsteilnahme,
- Verlangsamung des Verkehrsablaufs, um verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen zu kompensieren,
- Verbesserung der Gestaltung und Organisation von Knotenpunkten und Überquerungsstellen im Hinblick auf Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Orientierung und zeitlichen Abläufen (z. B. Fußgängerräumzeiten),
- Dosierte Information sowie Verbesserung der „Lesbarkeit“ des Verkehrsgeschehens und der vorausgesetzten Verkehrsregeln,
- Unterstützung von Pkw-Fahrern durch wirksame („autonome“) Assistenzsysteme wie beispielsweise die „automatische Notbremse“.

Ziel muss ein „Fehler verzeihendes Verkehrssystem“ sein, das verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen zu kompensieren und Fehlverhalten noch rechtzeitig zu korrigieren hilft.

Folgende verkehrsplanerischen Maßnahmen zu Gunsten älterer Verkehrsteilnehmer lassen sich daraus vorzugsweise ableiten:

- Sicherungsmaßnahmen in Knotenpunkten für Auto- und Radfahrer, die abbiegen, einbiegen oder kreuzen wollen,

- Sicherung und Vermehrung von Überquerungsstellen für Fußgänger auf innerörtlichen Straßen,
- Radverkehrsanlagen im Fahrbahnbereich, die eine stärkere Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern und gleichzeitig verbesserte Sichtverhältnisse zwischen Autofahrern und Radfahrern ergeben,
- weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und (älteren) Autofahrern,
- Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit und zur Umsetzung einer „selbst erklärenden“ Straßengestaltung auf Landstraßen und Autobahnen.

Zwei verkehrsplanerische Maßnahmen stellten sich im Rahmen der Studie für innerörtliche Straßen am wirksamsten heraus:

- (1) Sicherung von Überquerungsstellen,
- (2) Sicherung des Linksabbiegens an Knotenpunkten.

Wesentliche Ergebnisse der Studie können in einer Broschüre nachvollzogen werden, die unter dem Titel „Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer“ in der Reihe „Unfallforschung kompakt“ der Unfallforschung der Versicherer (UDV) herausgegeben wird. Eine Downloadversion steht unter [www.udv.de](http://www.udv.de) im Internet zur Verfügung.



Ältere Menschen wollen auch jenseits der 70 Jahre noch möglichst lange mobil bleiben: zu Fuß, mit dem Fahrrad, im Pkw oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln (eigene Fotos)

## Verunglücktenentwicklung und Verletzungsschwere

Neue Erkenntnisse zu „Schwerstverletzten“ bei Straßenverkehrsunfällen

Die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten geht nach den amtlichen Unfallstatistiken in Deutschland seit langem zurück. Den Statistiken liegen die auch in diesem Verkehrssicherheitsbericht verwendeten Definitionen zugrunde (siehe Glossar auf Seite 6). Danach gilt als „Schwerer Verletzter“, wer nach einem Verkehrsunfall mindestens 24 Stunden im Krankenhaus verbracht hat.

Das Spektrum der Ursachen ist bei dieser Definition von „schwerer Verletzter“ sehr groß und reicht von einem eintägigen Aufenthalt zur Beobachtung beispielsweise nach einer Rippenprellung bis hin zu lange andauernden intensivmedizinischen Behandlungen mit möglicherweise lebenslangen gesundheitlichen Folgen.

Seit längerem schon bestand die Vermutung, dass der Anteil der „Schwerstverletzten“ innerhalb der Kategorie der Schwerverletzten nicht in gleichem Maße rückläufig ist. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die Unfallforschung im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (UDV) sowie eine Reihe von Forschungsinstitutionen haben sich in den vergangenen Jahren intensiv mit dieser Frage befasst. Die Ergebnisse der Untersuchungen sprechen tatsächlich dafür, dass sich die Zahl Schwerstverletzter in den

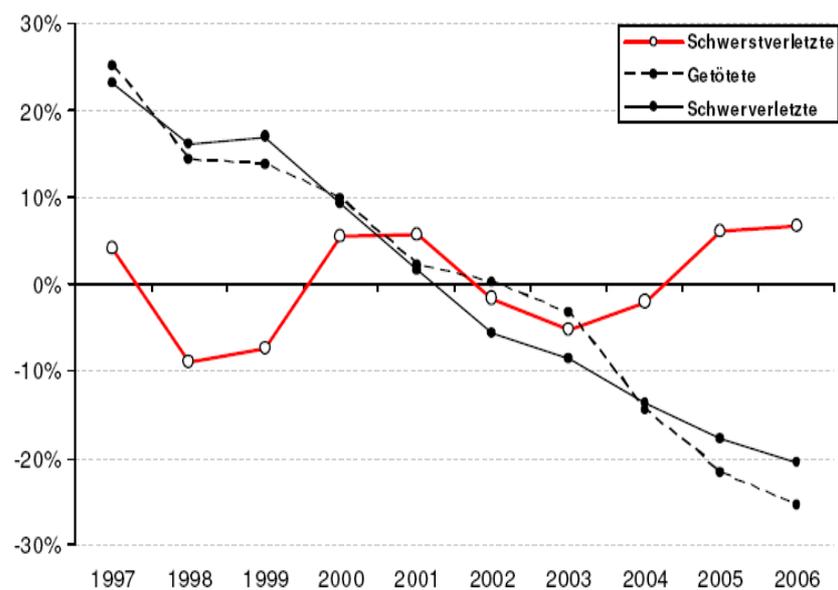
vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert hat und diese Gruppe der Unfall-opfer damit an der positiven Entwicklung der letzten Jahre nicht beteiligt war. Der Anteil Schwerstverletzter an den Schwerverletzten wird mit etwa 10 % beziffert.

Der Rückgang der Getötetenanzahlen hat offenbar damit zu tun, dass aufgrund von nachhaltigen Verbesserungen im Rettungswesen und in der Unfallmedizin immer mehr Menschen schwerste Unfallfolgen überleben. Verbesserte passive Sicherheitselemente in Kraftfahrzeugen (Gurte, Airbags etc.) haben offenbar gleichzeitig dazu geführt, dass der relative Anteil der schwerstverletzten Autofahrer in den vergangenen 10 Jahren von 60 % auf 50 % rückläufig war, während die Anteile von Motorrad- und Fahrradfahrern (ca. 35 %, etwa zwei Drittel davon Motorradfahrer) und Fußgängern (ca. 15 %) um jeweils etwa 5 Prozentpunkte anstiegen.

Motorradfahrer weisen unter allen Verkehrsteilnehmern die höchste Verletzungsschwere auf, bei Fahrradfahrern ist das Alter der Schwerstverletzten überdurchschnittlich hoch. UDV fordert daher zur Reduktion von Schwerstverletzungen weitere Maßnahmen bei der Fahrzeugausstattung (z. B. ESP und andere Fahrerassistenzsysteme für Pkw) auch zum Schutz von Fußgängern, die Benutzung und Verbesserung von Fahrradhelmen sowie eine verstärkte Aufklärung von motorisierten Zweiradfahrern hinsichtlich ihres hohen Risikos.

Die Ergebnisse bestätigen auch wesentliche Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms Berlin zur Verminderung der Verletzungsschwere und verstärkten Sicherung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Ergebnisse der Untersuchungen und Schlussfolgerungen sind u.a. in Heft M 200 der BASt-Reihe „Mensch und Sicherheit“ sowie unter [www.udv.de](http://www.udv.de) veröffentlicht.



Relative Veränderung der Anzahl Schwerstverletzter im Vergleich zur amtlichen Unfallstatistik im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten (Quelle: BASt-Bericht M 200, 2009; 0 %-Wert entspricht dem Durchschnittswert des 10-Jahres-Zeitraums von 1997-2006)

## Verkehrsunfälle mit Radfahrerbetei- ligung in Berlin 2004 bis 2008

Ergebnisse einer vertiefenden Untersu-  
chung (FGS 2009/2010)

In den fünf Untersuchungsjahren wurden  
rund 33.500 Unfälle polizeilich registriert,  
an denen Fahrradfahrer beteiligt waren.  
Bei rund 24.000 (72 %) dieser Unfälle  
wurden Personen verletzt. Die Anzahl der  
Unfälle mit Radfahrerbeteteiligung nahm im  
betrachteten Zeitraum um 27 % zu, die  
Unfallkosten stiegen jedoch nur um 17 %.  
Dies kann einerseits auf einen wachsenden  
Anteil von Radfahrerunfällen ohne Verletz-  
te, andererseits auf einen Rückgang der  
Verletzungsschwere bei Radfahrerunfällen  
(vgl. Seite 6) zurückgeführt werden.

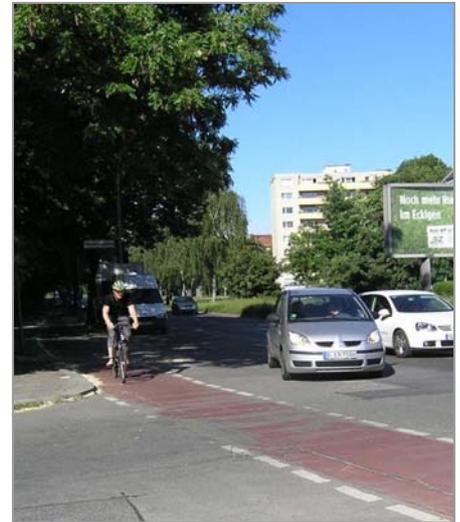
Wie die langjährigen Pegelzählungen be-  
legen, nahm der Radverkehr im Untersu-  
chungszeitraum um 28 % zu. Trotz gestie-

gener Unfallzahlen ist somit Radfahren in  
Berlin für den Einzelnen sicherer geworden.

Die Analyse der Unfallorte und -hergänge  
ergab folgende Erkenntnisse:

- Unfälle mit Getöteten wurden überwie-  
gend von Radfahrern selbst verursacht.
- An Knotenpunkten stellten das Einfah-  
ren von Radfahrern vom Gehweg in den  
fließenden Verkehr und das Missachten  
der Vorfahrt von Radfahrern durch Kraft-  
fahrer im Zuge von Radwegen die  
häufigste Problemsituation dar.
- Daneben waren im Zuge von Radwegen  
auch an Grundstückszufahrten gehäuft  
Unfälle zu verzeichnen, bei denen Kraft-  
fahrer gegenüber Radfahrern die Vor-  
fahrt missachteten.
- Radverkehrsstreifen in Streckenab-  
schnitten (Radfahrstreifen, Schutzstrei-  
fen) waren dagegen im Unfallgeschehen  
nicht auffällig.

Insgesamt betrachtet bestätigen die Unfall-  
analysen somit die bereits seit einigen Jah-  
ren verfolgte städtische Strategie, den Rad-  
verkehr vorrangig durch Markierung von  
Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn zu  
sichern.



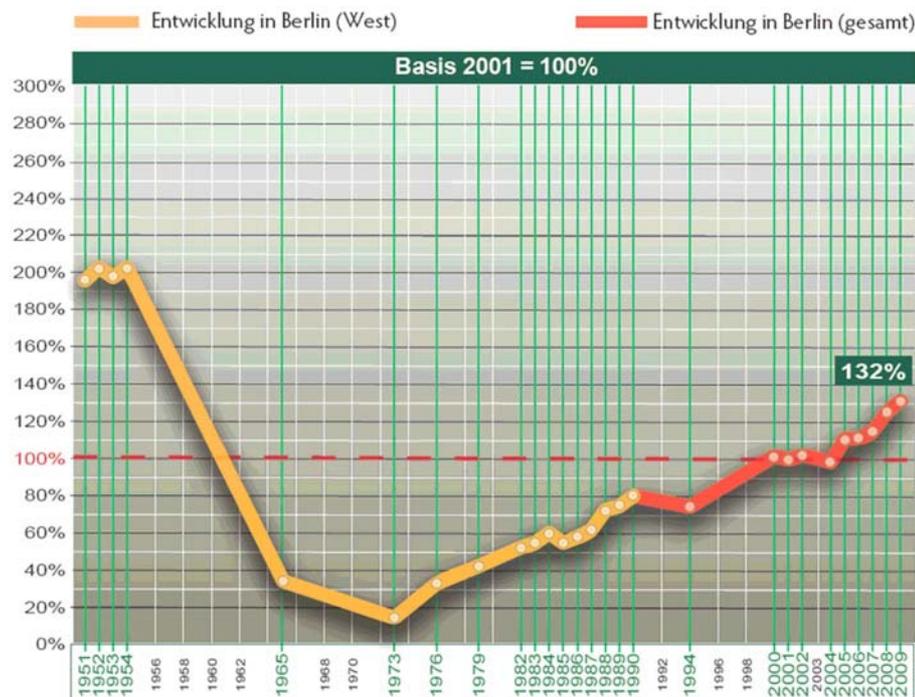
Deutlich verbesserte Sicht zwischen Kraftfahrern und  
Radfahrern im Kreuzungsbereich durch Markierung von  
Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn

## 5 Jahre Unfallkommission Berlin

Ein Praxisbericht (VLB 2010)

Rund 500 Unfalhhäufungsstellen werden  
von der Unfallkommission regelmäßig  
erfasst, rund 100 Stellen wurden seit ihrer  
Gründung Ende September 2005 bereits  
bearbeitet.

Im Folgenden wird die Arbeit der Unfall-  
kommission am Beispiel des Knotenpunkts  
Gatower Straße / Heerstraße im Stadtteil  
Spandau dokumentiert. Hier war in den  
Jahren 2004-2006 gegen den allgemeinen  
Trend im Stadtgebiet ein Anstieg der Ver-  
kehrsunfälle, vor allem der Unfälle mit  
verletzten Personen, sowie der Unfallkos-  
ten zu verzeichnen.



Entwicklung des Fahrradverkehrs in Berlin seit 1951, Pegelzählungen mit Wetterausgleich (Quelle: Forschungs- und Pla-  
nungsgruppe Stadt und Verkehr (FGS), Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrerbeteteiligung in Berlin 2004-2008, Bericht, 2010)

Im Juni 2006 erfolgte die örtliche Unfalluntersuchung, bis Juli 2007 lag die Maßnahmenplanung vor. Die Maßnahmenumsetzung erfolgte 2008, die Inbetriebnahme am 11.09.2008. Vorher- und Nachher-Situation im Knotenpunkt und die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffenen Maßnahmen sind nebenstehend dargestellt.

Eine endgültige Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit steht noch aus, da hierfür ein Drei-Jahres-Zeitraum herangezogen werden muss. Ein Jahr nach Inbetriebnahme konnten vorläufig folgende Wirkungen festgestellt werden:

- deutliche Reduzierung der Unfälle insgesamt,
- deutliche Reduzierung der Unfälle mit einbiegenden und kreuzendem Fahrzeugen, vorher die maßgebliche Unfallart (siehe rote Pfeile in den Kollisionsdiagrammen unten),
- deutlicher Rückgang der Anzahl leicht und schwer verletzter Personen auf jeweils etwa die Hälfte,
- deutliche Verringerung der Unfallkosten von rd. 900.000 €/a in den Jahren 2005/2006 auf unter 400.000 €/a im Jahr 2009 (minus 60 %).

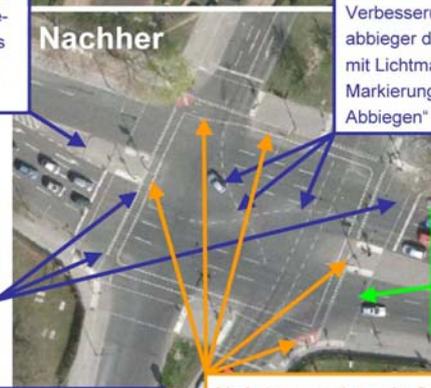
Knotenpunkt im Luftbild vor und nach Umsetzung der Maßnahmen, mit Benennung und Verortung der realisierten Maßnahmen

(Quelle: Verkehrslenkung Berlin 2010)

Rückbau der Mittelinsel zwecks Verlagerung des Linksabbiegestreifens und Einrichtung eines zusätzlichen Fahrstreifens für den Geradeausverkehr

Veränderung der Signalstandorte für Kfz- und Radverkehr mit zusätzlichen Signalgebern in einzelnen Zufahrten

Anpassung der Signalzeitenpläne und der verkehrsabhängigen Steuerung (RBL)



Verbesserung der Führung für Linksabbieger durch Entfernung der Insel mit Lichtmast in Kreuzungsmitte und Markierungen zum „tangentialen Abbiegen“ (blau gestrichelt)

Gradlinige Führung der Fußgängerfurt zur Verbesserung der Sicht

Verbesserung der umlaufenden Radverkehrsführung mit Rückbau der Inselköpfe und Markierung von Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt bei rd. 200.000 € Umbaukosten (brutto) etwa 2,5 : 1. Die Maßnahmen stellen sich somit als wirkungsvoll und erfolgreich dar.

Das Maßnahmenspektrum der Unfallkommission umfasst grundsätzlich folgende Ansätze:

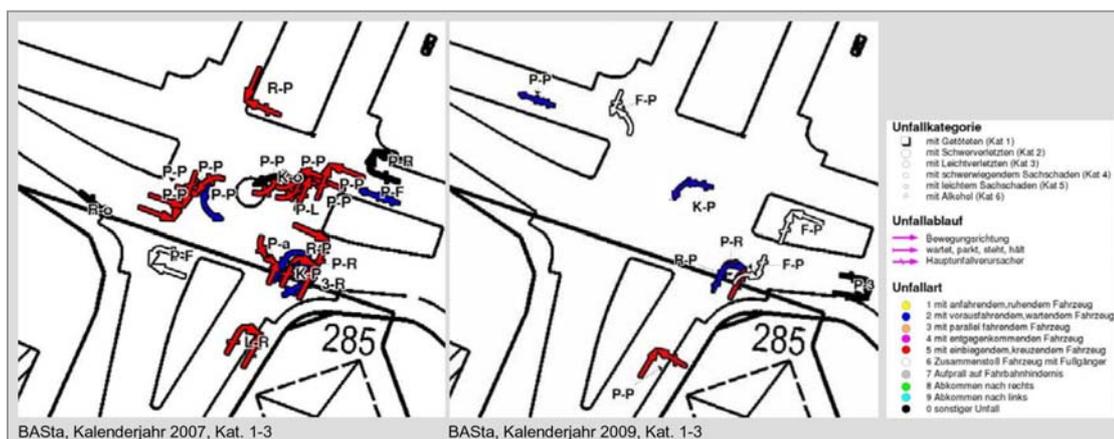
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen für Verkehrseinrichtungen (Verkehrszeichen, Markierungen etc.),
- Programmänderungen bei Lichtsignal-

anlagen (LSA),

- Neu- und Umbau von Knotenpunkten oder andere straßenbauliche Maßnahmen z. B. zur Sicherung von Fahrbahnüberquerungen,
- Fahrbahnsanierung zur Verbesserung der Griffigkeit,
- Optimierung der Beleuchtung oder andere Maßnahmen insbesondere zur Sichtfeldverbesserung.

Wesentliche Abwägungskriterien sind ein Vorrang für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern

und die Vermeidung negativer Auswirkungen auf das städtebauliche Umfeld.



Kollisionsdiagramme vor und nach Umsetzung der Maßnahmen im Knotenpunkt

(Quelle: Verkehrslenkung Berlin 2010)

## Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

Erneuerung des Berliner Commitments  
(SenStadt 2009)

Am 10. August 2009 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, vertreten durch die Senatorin für Stadtentwicklung Ingeborg Junge-Reyer, ihre 2005 erstmalig eingegangene Selbstverpflichtung im Rahmen der Mitgliedschaft in der Europäischen Charta für die Verkehrssicherheit (European Road Safety Charter) erneuert.

Diese Charta dient in erster Linie dem Zweck, Netzwerke und strategische Bündnisse zu organisieren. Die Unterzeichner verpflichten sich unter anderem dazu,

- Maßnahmen zu ergreifen, die zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten beitragen,
- Aktionen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durchzuführen,
- Informationen auszutauschen, was die Wirksamkeit vorbeugender und anderer Maßnahmen betrifft („good practices“).

Weitergehende Informationen zur Europäischen Charta finden sich unter [www.erscharter.eu](http://www.erscharter.eu) im Internet.

*We, the undersigned Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin represented by Ingeborg Junge-Reyer, Senatorin für Stadtentwicklung having authority, decision-making, economic or social powers or a mandate to represent, and, in this capacity having a share of the responsibility for road safety in the European Union:*

Whereas the number of road accident victims in Europe at present is unacceptable, and the most effective possible measures need to be taken to reduce this number in the shortest possible time;

Whereas coordinated action between the many parties having responsibility, in one capacity or another, is more likely to achieve the intended results;

Believing that there are effective measures available to encourage road users to apply safety rules and even to take further measures, for example in order to reduce the exposure of users to the risks of accidents; and believing that the scope of such measures will be all the greater if a critical number of stakeholders commit themselves to them;

Subscribing to the objective of reducing the number of deaths on the road by at least 50% by 2010;

Aware that actions to promote road safety entail extremely low costs compared to the human, social and economic cost of unsafe roads;

UNDERTAKE TO IMPLEMENT, PROACTIVELY, THE MEASURES WITHIN THE SPHERE OF OUR RESPONSIBILITY AND ACTIVITIES SO AS TO SPEED UP PROGRESS ON ROAD SAFETY;

AND FURTHERMORE UNDERTAKE IN PARTICULAR WITHIN THE BOUNDS OF OUR RESPONSIBILITY AND SPECIFICITIES AND IN CONFORMITY WITH AT LEAST ONE OF THE FOLLOWING PRINCIPLES:

1. To take measures within our sphere of responsibility to contribute to the abovementioned objective of reducing the number of road deaths.
2. To include road safety actions and safety performance measurement among our major objectives and principal decision-making criteria, in particular in the context of research activities, organisation and investment and in the more general road safety plan.
3. To share with the competent bodies responsible for road safety technical and statistical information making for a better understanding of the causes of accidents, the injuries caused by accidents and the effectiveness of preventive and palliative measures.
4. To contribute to preventing traffic accidents by pursuing high-quality actions in one or more of the following areas:
  - initial and continuous driver training and information,
  - motor-vehicle equipment and ergonomics,
  - infrastructure designed to minimise the risks of accidents and their gravity and to encourage safe driving.
5. To develop and implement technologies for reducing the impact of road traffic accidents.
6. To contribute to the development of means of uniform, continuous and appropriate monitoring of compliance with traffic rules by persons acting in our name or under our authority and penalising any offenders in a uniform, rapid and proportionate way.
7. To create a framework encouraging the introduction of continuous education actions and the rehabilitation of high-risk drivers.
8. To endeavour to contribute, wherever possible, to a better understanding of the causes, circumstances and consequences of accidents in order to draw lessons from them in order to avoid their repetition.
9. To contribute to ensuring that effective and high-quality, medical, psychological and legal assistance is available for road accident victims.
10. To accept a post-evaluation by peers, in accordance with appropriate confidentiality rules, of the measures taken to improve road safety and, where necessary, to draw lessons from them to review the measures.

Done at

Berlin

10. 8. 09

signature:



berlin Berlin