



## Verkehrssicherheitsbericht 2008

Berlin Sicher Mobil – Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010

## Inhalt

|                                                                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Einleitung: Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 .....                                              | 3  |
| Verkehrsunfallentwicklung 2000-2007: Grundlegende Trends und wesentliche<br>Ergebnisse der differenzierten Analysen ..... | 4  |
| Aktionsprogramm: Stand der Umsetzung und Perspektiven .....                                                               | 13 |
| Basisaktivitäten und Kooperation: Langjähriges Engagement für die<br>Verkehrssicherheit in Berlin .....                   | 17 |

## Impressum

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abteilung VII

Referat VII A  
Grundsatzangelegenheiten der  
Verkehrspolitik und der Verkehrssicherheit,  
Verkehrsentwicklungsplanung  
Joachim Krey

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

Berlin im Juli 2008

## Einleitung

### Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010



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 ist es, diesem Idealzustand möglichst nahe zu kommen“ (Textauszug aus dem Verkehrssicherheitsprogramm).

Mit den im Verkehrssicherheitsprogramm genannten Zielen und Kernmaßnahmen ist die Stadt Berlin, vertreten durch Ingeborg Junge-Reyer als Senatorin für Stadtentwicklung, im Übrigen durch Beitritt zur Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit („25.000 Leben retten“) am 20. Oktober

2005 eine konkrete Selbstverpflichtung eingegangen.

Neben einem konkreten Maßnahmenprogramm – dem „Aktionsprogramm“ – bezieht das Verkehrssicherheitsprogramm vielfältige, überwiegend bereits langjährig laufende „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 einmal jährlich.

Die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich gleichzeitig 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 nun zum zweiten Mal vorgelegte Verkehrssicherheitsbericht ist ein wichtiger Baustein zur Erfolgskontrolle und Nachsteuerung. Er dient dazu, die aktuelle Unfallentwicklung in Berlin darzustellen, Entwicklungstrends zu identifizieren und die Entwicklung im Hinblick auf die Ziele, Zielgruppen, Maßnahmen und Aktivitäten des Verkehrssicherheitsprogramms zu bewerten, den Umsetzungsstand des laufenden Aktionsprogramms zu berichten, ein Blitzlicht auf die laufenden Basisaktivitäten und die Kooperation der verschiedenen

Partner der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit zu werfen und aktuell diskutierte Themen der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin transparent zu machen.

Der Verkehrssicherheitsbericht 2008 enthält eine differenzierte Analyse der Verkehrsunfallentwicklung in Berlin bis Ende 2007 und stellt darüber hinaus den bis zu diesem Zeitpunkt erreichten Umsetzungsstand des Aktionsprogramms dar.

Ein Berichtsentwurf diente als Arbeits- und Diskussionsgrundlage für das Verkehrssicherheitsforum, das am 26. Juni 2008 tagte. Die Teilnehmer des Forums haben die Inhalte intensiv diskutiert und den Bericht in der nun vorliegenden Form verabschiedet.

Drei Jahre nach Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms ist nun die erste Hälfte die festgelegte Laufzeit bis Ende 2010 verstrichen. Die Halbzeitbilanz kann bezogen auf das formulierte Verkehrssicherheitsziel „Minus 30 % bei den Getöteten und Schwerverletzten“ keinesfalls befriedigen. Zwar war im Hinblick auf die im Straßenverkehr Getöteten 2007 erfreulicherweise ein historischer Tiefstand zu verzeichnen. Gleichzeitig ist jedoch noch kein nachhaltiger Rückgang bei den Schwerverletzten – wie es das anspruchsvolle Ziel will – festzustellen.

Andererseits: Wichtige Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms sind zwar mittlerweile umgesetzt, können aber nur mit Zeitverzögerung beginnen zu greifen. Das Aktionsprogramm wurde in dieser Konsequenz zwischenzeitlich bis 2010 fortgeschrieben.

Vor diesem Hintergrund besteht für alle Akteure und Kooperationspartner im Berliner Netzwerk für Verkehrssicherheit gleichermaßen der Anspruch, die gemeinsamen Anstrengungen gezielt fortzusetzen, noch stärker zu bündeln und nach Möglichkeit weiter zu erhöhen.

## Verkehrsunfallentwicklung 2000-2007

Grundlegende Trends und wesentliche Ergebnisse der differenzierten Analysen

### Aktuelle Entwicklung in der polizeilichen Verkehrsofferbilanz

Nach der Verkehrsofferbilanz der Berliner Polizei – deren Ergebnisse im Internet unter [www.berlin.de/polizei/verkehr](http://www.berlin.de/polizei/verkehr) zugänglich sind – hat sich der seit Ende der 90er Jahre kontinuierliche Rückgang bei den Straßenverkehrsunfällen im Jahr 2007 erstmals nicht weiter fortgesetzt. Gegenüber dem Vorjahr war vielmehr ein Zuwachs von 3,6 % zu verzeichnen. Von 2000 bis 2007 nahm die Unfallanzahl dennoch um rund 16 % ab.

Auch die bis 2005 ähnlich günstige Entwicklung der Verunglücktenzahlen setzte sich im zweiten Jahr nicht weiter fort. 17.611 Menschen wurden 2007 bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, 1.875 davon schwer.

Erfreulich bleibt, dass die Anzahl der Getöteten einen historischen Tiefstand erreicht hat – nur noch 56 Menschen fanden im vergangenen Jahr im Berliner Straßenverkehr den Tod, fast 20 weniger als im Vorjahr.

Der Anteil der Schwerverletzten und Getöteten an allen Verunglückten ist seit Ende der 90er Jahre beständig leicht rückläufig. 2007 betrug er 11,0 %.

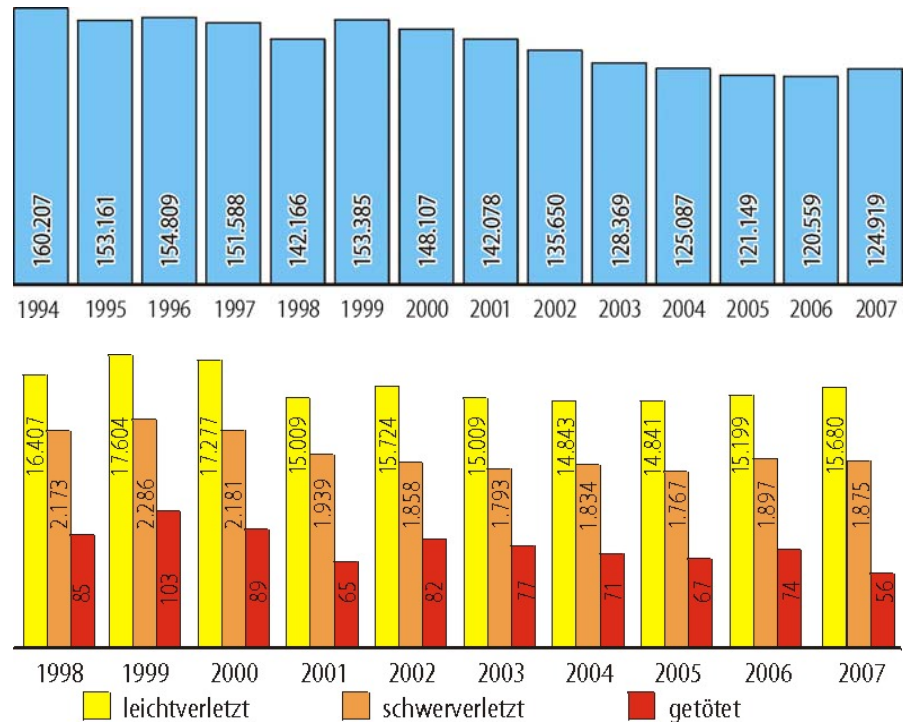
Wie die Zahlen deutlich machen, verläuft die Entwicklung in Pendelbewegungen. Beispielsweise stieg die Anzahl der Verunglückten nach relativ günstigen Bilanzen in den Jahren 1998, 2001 und 2005 in den Folgejahren jeweils wieder an.

Um zuverlässigere Vergleichsdaten zur Bewertung des längerfristigen Entwicklungstrends zu erhalten, liegt den Verkehrssicherheitsberichten eine differenzierte Unfallanalyse auf Basis von Mehrjahresmittelwerten zugrunde.

### Anmerkungen zur angewandten Methodik der differenzierten Unfallanalyse

Die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung im Berliner Stadtgebiet erfolgte auf Grundlage der polizeilichen Verkehrsunfalldaten aus

Verkehrsofferbilanz der Berliner Polizei, oben: Straßenverkehrsunfälle 1994-2007, unten: Verunglückte nach Verletzungsschwere 1998-2007 (Quelle: Verkehrsofferbilanz 2007)



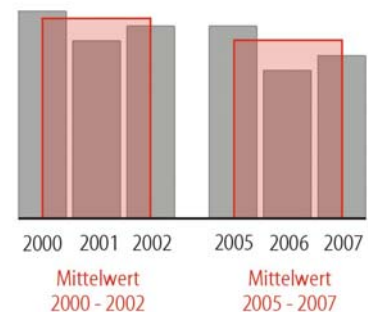
den Kalenderjahren 2000 bis 2007. Sie beschränkt sich auf eine Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die dabei verunglückten Personen.

Hintergrund ist, dass das Verkehrssicherheitsprogramm die nachhaltige Reduzierung 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 rechts),
- 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

Auf Basis der vorliegenden Verkehrsunfalldaten aus mittlerweile acht Kalenderjahren wurden Mittelwerte für die Jahre 2000-2002, 2003-2005, 2004-2006 und 2005-2007 gebildet und einander gegenübergestellt, um eine zuverlässige Trendentwicklung beschreiben zu können. Bezugsgröße ist die Einwohnerzahl, d.h. die Verunglückten wurden auf je 100.000 Einwohner der betrachteten Verunglücktengruppe (z.B. Altersgruppe oder Geschlecht) bezogen.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung der Verunglückten wurden darüber hinaus vorliegende Modal-Split-Daten für Berlin (Bezugsjahr 1998, neuere Daten liegen nicht vor) zur Bewertung herangezogen.

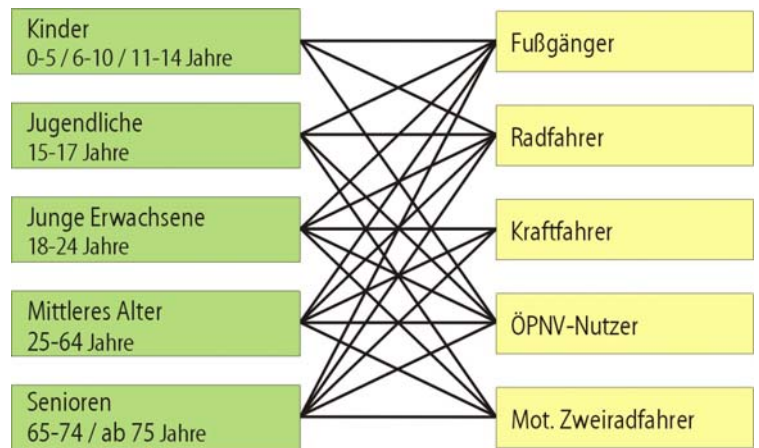
Die Bezugsgröße „Verkehrsleistung“ konnte nicht verwendet werden, weil hierzu für Berlin keine differenzierten Daten vorliegen.

Einige wichtige Begriffe werden im Glossar auf dieser Seite näher erläutert.

### Risikogruppen im Verkehrssicherheitsprogramm

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

Altersgruppen und Verkehrsteilnahmegruppen, analysiert in Form einer Kreuzauswertung, um alle relevanten Zusammenhänge zu berücksichtigen

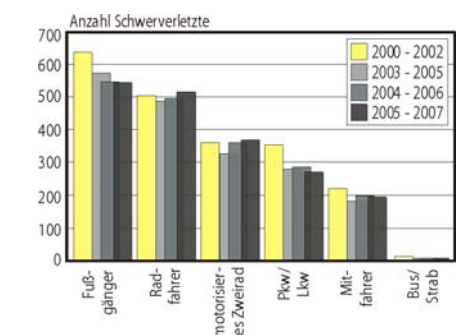
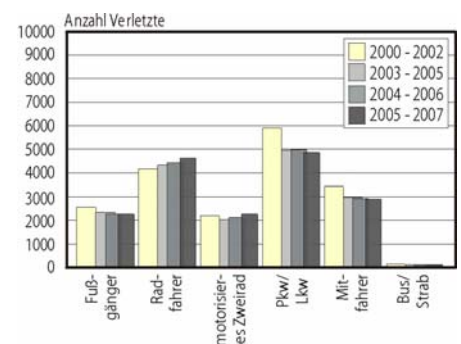


Die Altersgruppen der Kinder und Senioren wurden gegenüber der polizeilichen Verkehrsofferbilanz für Berlin weiter unterteilt: Bei Kindern wurden die Untergruppen der 0- bis 5-Jährigen („Kleinkinder“), 6- bis 10-Jährigen („Grundschulkind“) und 11- bis 14-Jährigen (Ältere Schulkinder), bei Senioren die Untergruppen der 65- bis 74-Jährigen („Jüngere Senioren“) und der Über 74-Jährigen („Ältere Senioren“) 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.

Insgesamt erfreulich ist hierbei, dass der Rückgang bei Autofahrern (minus 24 %), Mitfahrern (minus 12 %) und Fußgängern (minus 15 %) noch höher, die Zunahme bei Radfahrern (plus 3 %) und motorisierten Zweiradfahrern (plus 2 %) dagegen etwas geringer ausfällt als bezogen auf alle Verunglückten.



Entwicklung bei den Verunglückten (oben) und bei den Personen mit schweren Verletzungen (unten) nach Art der Verkehrsteilnahme im Vergleich der Drei-Jahres-Mittelwerte für 2000-2002, 2003-2005, 2004-2006 und 2005-2007

### 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 einem Krankenhaus aufgenommen wurden.

**Leichtverletzte** = Alle übrigen Verletzten.

**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.

### Grundlegende Trends im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme der Verunglückten

Die Anzahl der Verunglückten nahm im mittelfristigen Zeitraum von 2000 bis 2007, wie die obere der beiden Diagramme in der rechten Spalte verdeutlicht, bei Autofahrern (minus 18 %), Mitfahrern<sup>1</sup> (minus 15 %) und Fußgängern (minus 11 %) deutlich ab, stieg jedoch bei motorisierten Zweiradfahrern mit plus 4 % leicht, bei Radfahrern mit plus 11 % deutlich an.

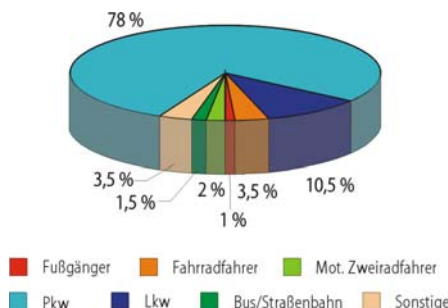
Ein Rückgang ergab sich auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, allerdings bei sehr geringen Absolutwerten von 63 bzw. 45 Verunglückten im Mittel der betrachteten Jahre.

Im Hinblick auf die schweren Verletzungen (Grafik rechts unten) ergibt sich im mittelfristigen Trend qualitativ ein ähnliches Bild.

<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.

## Vergleichsgröße Modal-Split

Betrachtet man die Anteile der Unfallbeteiligten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung, so stellen die Autofahrer mit Abstand die größte Gruppe: Rund 78 % waren im Vergleichszeitraum 2005-2007 als Pkw-Fahrer und weitere 10,5 % als Lkw-Fahrer an Unfällen beteiligt. Überwiegend waren dabei als Unfallfolgen jedoch lediglich Sachschäden zu verzeichnen.



Anteile der Verkehrsunfallbeteiligten nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung (Mittelwert 2005-2007, Datenquelle: Polizeiliche Verkehrsunfallbilanzen 2005, 2006 und 2007)

Deutlich anders stellen sich die Zusammenhänge dar, wenn man die Anteile der verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen an den Verunglückten sowie an den Personen mit schweren Verletzungen betrachtet:

- Der Anteil der motorisierten Zweiradfahrer liegt in Bezug auf Verunglückte und schwere Verletzungen erheblich über dem Modal-Split-Anteil und wächst mit der Verletzungsschwere nochmals weiter an.
- Fußgänger verunglücken im Vergleich zu ihrem Modal-Split-Anteil zwar unterdurchschnittlich häufig, werden jedoch überdurchschnittlich häufig schwer verletzt.
- Die Vergleichswerte bei den Radfahrern fallen in beiden Fällen vergleichbar 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 darunter.
- Mitfahrer weisen einen fast doppelt so hohen Anteil bei den Verunglückten wie beim Modal-Split auf, ihr Anteil bei den Personen mit schweren Verletzungen ist jedoch vergleichbar.

Mit Abstand am günstigsten schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel ab, deren Anteil am Modal-Split mit 27 % 1998 mehr als ein Viertel betrug, während die Anteile bei Verunglückten und schweren Verletzungen jeweils unter einem Prozent liegen.

## Stichwort „Gleisbettunfälle“

Die polizeiliche Unfallstatistik berücksichtigt bisher nicht die Unfälle, die auf besonderen Gleiskörpern von Straßenbahnen – das heißt „im Gleisbett“ – geschehen. Hierfür sind historisch bedingt die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zuständig.

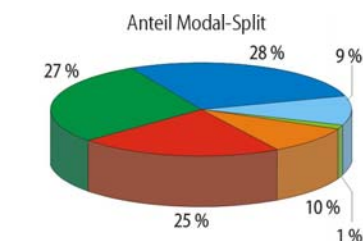
Dies bedeutet, dass wenige, jedoch meist schwerwiegende Straßenbahnunfälle mit Fußgängerbeteiligung in den offiziellen Verkehrsunfallzahlen bisher nicht enthalten sind.

Das Thema wird mit dem Ziel, eine Harmonisierung der Verkehrsunfallzahlen zu erreichen, in naher Zukunft zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Grundsatzreferat Verkehr), Polizei und BVG näher erörtert.

Fazit: Über die Hälfte der schwer Verletzten verunglücken als Fußgänger (29 %) oder Radfahrer (27 %), etwa jede fünfte schwer verletzte Person lenkte ein motorisiertes Zweirad, etwa jede Siebte ein Auto und jede Zehnte war als Mitfahrer unterwegs. Fußgänger und Radfahrer stellen vor diesem Hintergrund die beiden bedeutsamsten Risikogruppen dar.

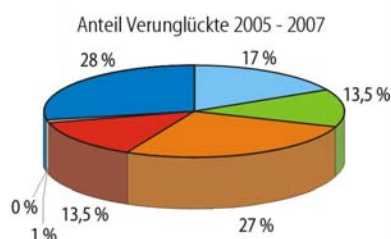
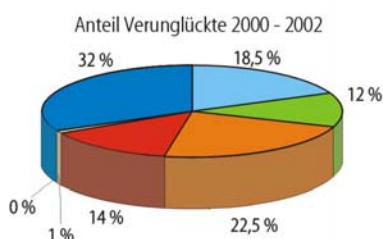
Im mittelfristigen Zeitraum von 2000 bis 2007 nahmen die Anteile der Verunglückten und schwer Verletzten bei Radfahrern und motorisierten Zweiradfahrern zu, bei den übrigen Arten der Verkehrsteilnahme ab. In Bezug auf Radfahrer kann dies durchaus mit einer Zunahme des Radverkehrsanteil am Modal-Split zusammenhängen. Für Berlin fehlen allerdings solche aktuellen Vergleichsdaten nach 1998.

Die Verunglücktenzahlen machen gleichzeitig deutlich, dass das Risiko, sich bei einem Verkehrsunfall schwere Verletzungen zuzuziehen, bei den verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen unterschiedlich ausfällt: Während im aktuellen Bezugszeitraum 2005-2007 rund ein Viertel der verunglückten Fußgänger (24 %) schwer verletzt wurden, betrug dieser Anteil bei motorisierten Zweiradfahrern 16 %, bei Radfahrern 11 %, bei Autofahrern 6 %, bei Mitfahrern 7 % und bei öffentlichen Verkehrsmitteln 2 %. In diesem Kontext stellen somit Fußgänger die maßgebliche Risikogruppe dar.

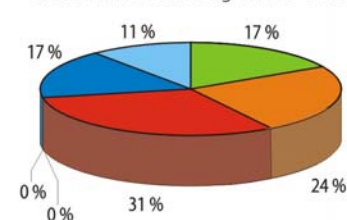


Anteile der verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen im Vergleich von Modal-Split, Verunglückten und Personen mit schweren Verletzungen

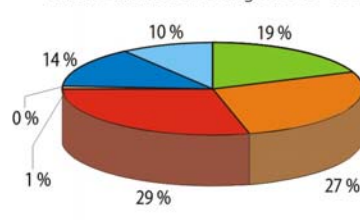
(Modal-Split-Werte für Berlin 1998 nach StEP Verkehr, Verunglückte/Schwer-verletzte im Drei-Jahres-Mittel)



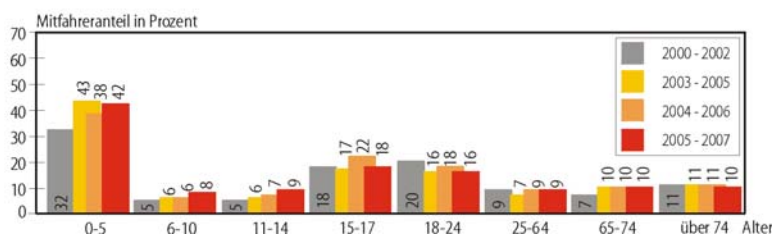
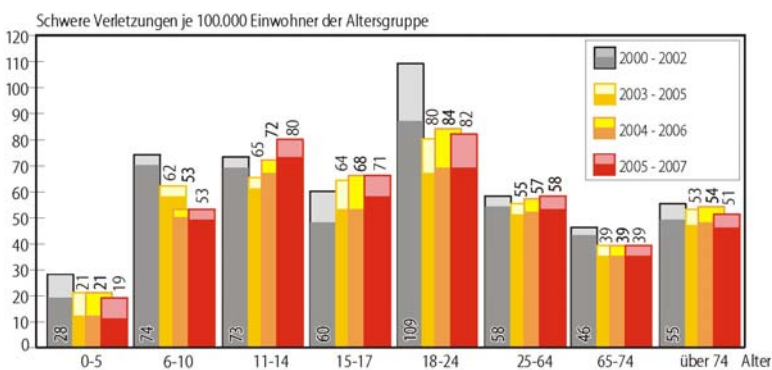
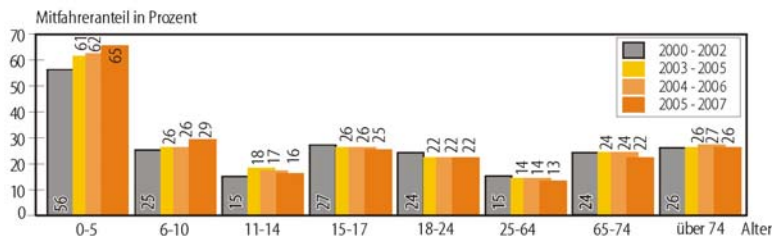
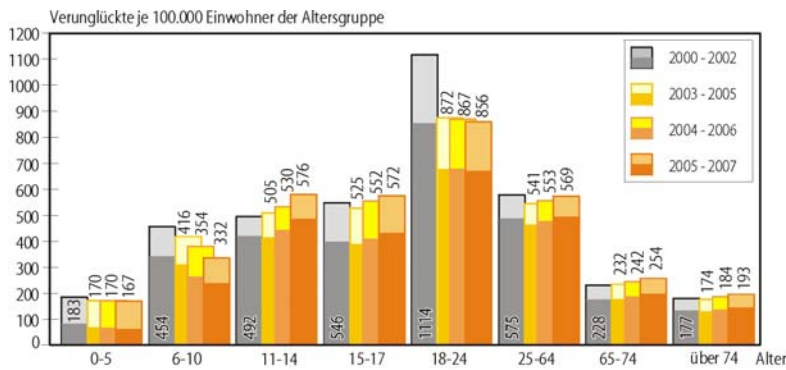
Anteil schwere Verletzungen 2000 - 2002



Anteil schwere Verletzungen 2005 - 2007



■ Fußgänger    ■ Fahrradfahrer    ■ Mot. Zweiradfahrer    ■ Pkw/Lkw  
■ Mitfahrer    ■ Öffentliche Verkehrsmittel    ■ Sonstige



Anzahl der Verunglückten (oben) und der Personen mit schweren Verletzungen (unten) je 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe, darunter jeweils die Darstellung des Mitfahreranteils – die dunkleren Anteile in den einzelnen Säulen kennzeichnen den Anteil der aktiv als Fußgänger oder Fahrer Verunglückten („Beteiligte“ ohne Mitfahrer)

## Grundlegende Trends im Hinblick auf das Alter der Verunglückten

Im Mittel der Jahre 2005-2007 verunglückten im Berliner Stadtgebiet rund:

- 1.270 Kinder (0-14 Jahre),
- 550 Jugendliche (15-17 Jahre),
- 2.530 junge Erwachsene (18-24 Jahre),
- 11.200 Erwachsene mittleren Alters (25-64 Jahre) und
- 1.400 Senioren (ab 65 Jahre).

Im Vergleich zum Mittelwert aus 2000-2002 ergab sich damit in allen Altersgruppen außer den Senioren ein Rückgang.

Diese Veränderungen müssen allerdings, vor dem Hintergrund des sich vollziehenden demografischen Wandels betrachtet, relativiert werden. Mit der Bezugsgröße „Einwohner“ wird daher im Folgenden berücksichtigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Altersgruppen aufgrund der demografischen Entwicklung laufend verändern.

Im Trend nimmt – nicht nur in Berlin, sondern bundesweit – der Anteil der Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen mittleren Alters ab, der Anteil der Senioren dagegen zu. Von 2000 bis 2007 betrug der Rückgang

in Berlin bei Kindern (0-14 Jahre) 11,3 %, bei Jugendlichen (15-17 Jahre) 18,2 % und bei der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen 4,5 %, während die Personenzahl der Über 64-Jährigen um 25,4 % anstieg. Der Anteil der Über 64-Jährigen an der Gesamtbevölkerung lag 2007 bei 18,5 % (2000: 14,6 %).

Unter Berücksichtigung ihres Bevölkerungsanteils wiesen die verschiedenen Altersgruppen im betrachteten Zeitraum von 2000-2007 bei den Verunglückten (Grafik ganz oben) unterschiedliche Entwicklungstrends auf. Am höchsten fiel der Rückgang der Mittelwerte von 2000-2002 auf 2005-2007 mit minus 27 % bei den 6- bis 10-Jährigen aus, gefolgt von den 18- bis 24-Jährigen mit minus 23 %. Allerdings waren auch Zuwächse zu verzeichnen: plus 17 % bei den 11- bis 14-Jährigen, plus 11 % bei den 65- bis 74-Jährigen, plus 9 % bei den Über 74-Jährigen, plus 5 % bei den 15- bis 17-Jährigen.

Betrachtet man nur die aktiv am Straßenverkehr Beteiligten – Fußgänger und Fahrer, ohne Mitfahrer – so fielen die Rückgänge bei den Unter 6-Jährigen (minus 25 %), den 6- bis 10-Jährigen (minus 30 %) und den 18- bis 24-Jährigen (minus 22 %) nochmals höher aus, während die Veränderungen bei den übrigen Altersgruppen nur geringfügig von denjenigen bei allen Verunglückten (aktiv und passiv) abwichen.

Das höchste Risiko bei Verkehrsunfällen zu verunglücken weisen im betrachteten Zeitraum junge Erwachsene (18-24 Jahre) mit 856 Verunglückten je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe auf, das geringste Kleinkinder (0-5 Jahre) mit 167 sowie ältere Senioren (Über 74 Jahre) mit 193 Verunglückten je 100.000 Einwohner der Altersgruppe.

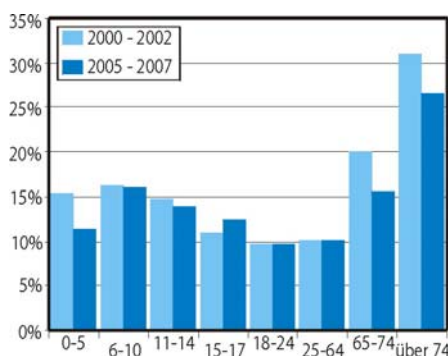
Die Mitfahreranteile bei den Verunglückten in den einzelnen Altersgruppen (zweite Grafik von oben) machen deutlich, dass die 11- bis 14-Jährigen und die 25- bis 64-Jährigen offenbar die aktivsten Verkehrsteilnehmer sind, der Mitfahreranteil ist hier entsprechend gering. In den übrigen Altersgruppen liegt dieser Anteil dagegen bei rund einem Viertel, bei den Unter 6-Jährigen sogar bei fast zwei Dritteln. Auffällig ist außerdem, der Mitfahreranteil bei den jüngsten Verkehrsteilnehmern – Kindern bis zum Alter von 10 Jahren – offenbar kontinuierlich anwächst. Inwieweit dies mit einem fortschreitenden Trend zusammenhängt, jüngere Kinder immer häufiger mit dem Auto zu transportieren, kann nur vermutet werden.

Bei den Personen mit schweren Verletzungen (Vorseite, dritte Grafik von oben) ergibt sich qualitativ ein ähnliches Bild wie bezogen auf alle Verunglückten. Hervorzuheben sind bezogen auf die Entwicklung seit 2000 der Zuwachs bei älteren Kindern (plus 10 %) und Jugendlichen (plus 18 %) sowie der Rückgang bei Grundschulkindern (minus 28 %). Erfreulich erscheint auch, dass mit Einwohnerbezug die Anzahl schwer verletzter Senioren im Bezugszeitraum – anders als die Anzahl verunglückter Senioren insgesamt – nicht zugenommen, sondern tendenziell sogar leicht abgenommen hat.

Der Mitfahreranteil bei schweren Verletzungen (Vorseite, Grafik ganz unten) fällt bei den Unter 6-Jährigen am höchsten aus, gefolgt von den 15- bis 17-Jährigen und 18- bis 24-Jährigen mit jeweils um 16-20 %. Die übrigen Altersgruppen liegen unter diesen Werten.

Das höchste Risiko bei Verkehrsunfällen schwer verletzt zu werden weisen junge Erwachsene (18-24 Jahre) mit 82 Schwerverletzten je 100.000 Einwohner der Altersgruppe auf. Allerdings ist dieses Risiko bei älteren Kindern (11-14 Jahre) mit 80 Schwerverletzten je 100.000 Einwohner der Altersgruppe mittlerweile fast gleich hoch und liegt auch bei Jugendlichen mit 71 Schwerverletzten je 100.000 Jugendliche in ähnlicher Größenordnung. Das geringste Risiko schwer verletzt zu werden weisen Kleinkinder (0-5 Jahre) und jüngere Senioren (65-74 Jahre) auf.

Auch der Anteil der schwer Verletzten an der Gesamtzahl der Verunglückten fällt altersgruppenspezifisch unterschiedlich aus.



Anteil der Verunglückten mit schweren Verletzungen an allen Verunglückten nach Altersgruppen

Das Risiko, im Falle eines Verkehrsunfalls schwer verletzt zu werden, ist bei älteren Senioren (Über 74 Jahre) am höchsten und im Alter von 18-24 sowie 25-64 Jahren am geringsten. Etwa jede vierte Person über 74 Jahre, jedes sechste Kind im Alter von 6-10

Jahren, jeder Siebte in den Altersgruppen von 11-14 Jahren und 65-74 Jahren, aber nur jeder Zehnte im Alter von 18-24 sowie 25-64 Jahren werden derzeit 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 medizinische Gründe: Stürze jeder Art führen hier beispielsweise zu gravierenderen Verletzungen und Verletzungsfolgen als in jüngerem Alter.

### Geschlechtsspezifische Zusammenhänge

Weibliche Personen verunglücken insgesamt betrachtet – aber auch in Bezug auf die einzelnen Alters- und Verkehrsteilnahmegruppen – seltener als männliche Personen und werden weniger häufig schwer verletzt. Bezogen auf alle Verunglückten im Stadtgebiet liegt der Anteil weiblicher Personen derzeit bei 39 %, bei den Personen mit schweren Verletzungen bei 36 %. Bezogen auf 100.000 Personen gleichen Geschlechts verunglücken Männer rund 1,7-mal häufiger als Frauen und werden 1,8-mal häufiger schwer verletzt.

Im Folgenden die wichtigsten Relationen, die sich im Mittel der Jahre von 2000-2007 bezogen auf Altersgruppen und Verkehrsteilnahmegruppen geschlechtsspezifisch ergeben:

- Kinder und Jugendliche: Jungen verunglücken rund 1,7-mal häufiger als Mädchen und in gleicher Größenordnung sind sie von schweren Verletzungen betroffen. Beide Faktoren liegen bei Jungen im Grundschulalter (6-10 Jahre) mit jeweils rund 2,0 deutlich höher als bei älteren Kindern und Jugendlichen (jeweils Faktor 1,5-1,6).
- Junge Erwachsene und Erwachsene mittleren Alters: Männer verunglücken rund 1,5-mal häufiger als Frauen, werden allerdings rund doppelt so häufig schwer verletzt.
- Senioren: Männer verunglücken rund 1,7-mal häufiger als Frauen, werden allerdings weniger häufig schwer verletzt (Faktor 1,3).
- Fußgänger: Männer verunglücken nur geringfügig häufiger als Frauen (1,1-mal), schwere Verletzungen sind vergleichbar häufig vertreten.
- Radfahrer: Männer verunglücken rund 1,8-mal häufiger als Frauen und werden ähnlich häufig schwer verletzt (Faktor 1,6).
- Motorisierte Zweiradfahrer: Männer verunglücken rund 6-mal häufiger als Frauen

und werden rund 10-mal häufiger schwer verletzt.

- Kraftfahrer insgesamt: Männer verunglücken rund 1,8-mal häufiger als Frauen und werden 3,6-mal häufiger schwer verletzt.

Veränderungen sind dabei seit 2000 kaum festzustellen. In der Tendenz scheint es jedoch, dass Mädchen und Frauen leicht zunehmend in Unfälle verwickelt werden.

Inwieweit die genannten Zusammenhänge auf geschlechtsspezifisch unterschiedliche Verkehrsleistungen, unterschiedliches Mobilitäts- und Verkehrsverhalten oder andere Faktoren zurückzuführen sind, bleibt offen.

### „Kreuzauswertung“ – Aktuelle Trends im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme

Die folgenden Grafiken machen deutlich,

- dass im demografischen Kontext unterschiedliche Verletzungsrisiken bestehen, je nachdem in welcher Weise Menschen der verschiedenen Altersgruppen am Straßenverkehr teilnehmen und
- dass im Vergleich der beiden aufeinander folgenden Zeiträume 2004-2006 und 2005-2007 je nach Altersgruppe und Verkehrsteilnahme unterschiedliche Trends zu verzeichnen sind.

Die wichtigsten Erkenntnisse werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

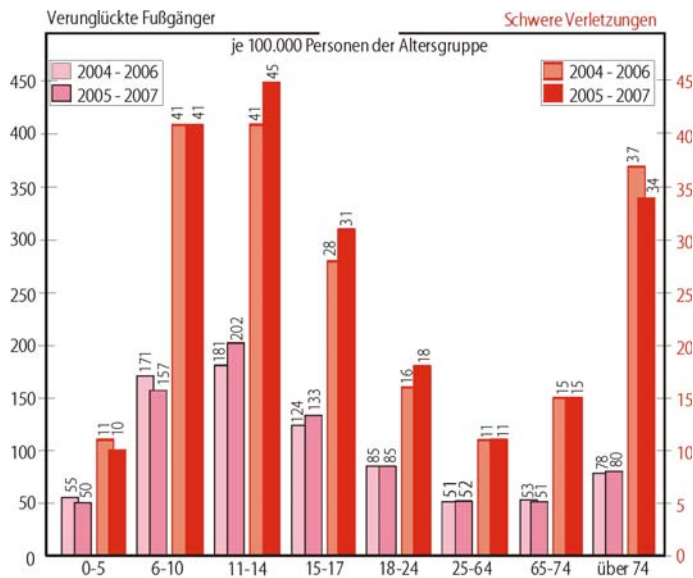
#### • Fußgänger

Bezogen auf den Einwohneranteil verunglücken ältere Kinder (11-14 Jahre) als Fußgänger am häufigsten, gefolgt von Kindern im Grundschulalter (6-10 Jahre) und 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 für Über 74-jährige und Jugendliche ebenfalls deutlich höhere Risiken als für die übrigen Altersgruppen.

Im aktuellen Trend war bei 6- bis 10-jährigen Fußgängern ein erfreulicher Rückgang, bei älteren Kindern und Jugendlichen dagegen eine Zunahme zu verzeichnen, bei den übrigen Altersgruppen blieben die Werte weitgehend identisch.

#### • Radfahrer

Als Radfahrer verunglücken ältere Kinder (11- bis 14-Jährige) in Relation zu ihrem Einwohneranteil am häufigsten. An zweiter Stelle liegen die Jugendlichen. Auch bei den schweren Verletzungen dominieren die



text aller Verunglückten wie auch bei den schweren Verletzungen.

Während der Anteil der Jugendlichen in Bezug auf alle Verunglückten nur geringfügig unter demjenigen 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 an.

Alarmierend wirkt im aktuellen Trend der letzten beiden Jahre vor allem die deutliche Zunahme der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer bei den jungen Erwachsenen (plus 12,9 %). Aber auch bei den übrigen Altersgruppen waren Zunahmen zu verzeichnen. Überwiegend betrifft dies erfreulicherweise „nur“ die Kategorie der leicht Verletzten.

#### • Autofahrer

Junge Erwachsene stellen bei den Autofahrern – wie schon bei den motorisierten Zweiradfahrern und im Übrigen auch bei der Gruppe der Mitfahrer (siehe unten) – im Hinblick auf ihren Bevölkerungsanteil eindeutig die Hauptrisikogruppe dar. Das Risiko zu verunglücken wie auch das Risiko schwer verletzt zu werden liegt bezogen auf ihren Einwohneranteil etwa beim 1,5-fachen der Erwachsenen mittleren Alters.

Der Anteil der schwer Verletzten an allen Verunglückten fällt bereits bei den jüngeren Senioren (65-74 Jahre) mit rund 9 % deutlich höher aus als bei den jüngeren Altersgruppen (5-6 %) und wächst mit höherem Alter nochmals an (Über 74-Jährige: rund 13 %).

Im aktuellen Trend ergibt sich bei den jungen Erwachsenen ein leichter Trend nach unten, während die Werte bei den Erwachsenen

Entwicklung bei Verunglückten und Personen mit schweren Verletzungen im Vergleich der Mittelwerte von 2004-2006 und 2005-2007 – oben: Fußgänger, unten: Radfahrer

älteren Kinder deutlich. Der gesamte Altersbereich von 15 bis 64 Jahren liegt hier in vergleichbarer Größenordnung. Bei älteren Menschen steigt das Risiko im Hinblick auf schwere Verletzungen wieder an.

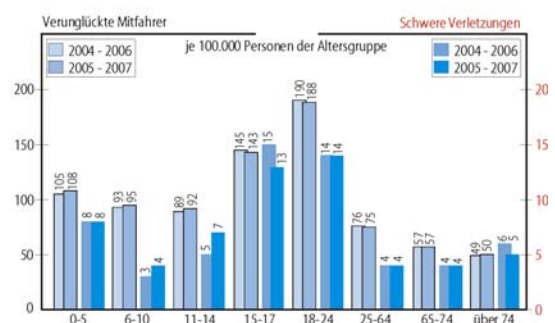
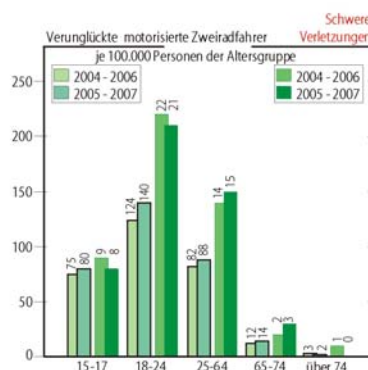
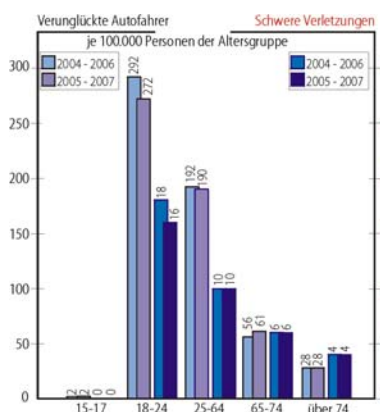
Im aktuellen Trend zeigen sich in Bezug auf die Radverkehrsunfälle eher geringfügige Veränderungen. Am günstigsten stellt sich

der Trend bei den Kindern im Grundschulalter dar, ungünstige Trends ergeben sich bei älteren Kindern und Jugendlichen sowie 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 Kon-

Entwicklung bei Verunglückten und Personen mit schweren Verletzungen im Vergleich der Mittelwerte von 2004-2006 und 2005-2007 – links: Autofahrer, Mitte: motorisierte Zweiradfahrer, rechts: Mitfahrer (alle Verkehrsmittel)



mittleren Alters stagnieren und bei den Senioren – allerdings auf niedrigem Niveau – leicht ansteigen.

- **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 Unfall-datenstruktur verzichtet, allerdings ist davon auszugehen, dass es sich überwiegend um Pkw-Mitfahrer handelt.
- Im Kontext der Altersgruppen liegt außerdem nahe, dass bei den 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 Kleinkinder (0-5 Jahre) berücksichtigt werden, weil hier der Mitfahreranteil an den Verunglückten deutlich über 50 % liegt. Der Anteil der schwer Verletzten an den Verunglückten liegt bei älteren Senioren (11 %) und Jugendlichen (9 %) deutlich über den übrigen Altersgruppen (5-7 %).

Im aktuellen Trend ergeben sich bezogen auf die Verunglückten keine nennenswerten Veränderungen gegenüber den Vorjahrszahlen. Bezogen auf die schweren Verletzungen sind eine Zunahme bei den älteren Kindern und ein Rückgang bei den Jugendlichen zu verzeichnen, die Werte bei den übrigen Altersgruppen stagnierten weitgehend.

### **Maßgebliche Unfallursachen im Kontext der Altersgruppen**

Maßgebliche Unfallursachen betreffen:

- bei Fußgängern vorrangig „Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn“, bei jüngeren Kindern (bis 10 Jahre) daneben noch „Plötzliches Hervortreten hinter (Sicht-) Hindernissen“, außerdem spielt „Rotlichtmissachtung“ eine größere Rolle,
- bei Radfahrern etwa gleichrangig die beiden Unfallursachen „Fehler beim Ein-fahren in den fließenden Verkehr“ und „Benutzen falscher Fahrbahnteile“ (häufig betrifft Letzteres das Befahren von Rad-wegen in falscher Richtung oder von nicht für Radfahrer frei gegebenen Gehwegen),
- bei motorisierten Zweiradfahrern vor allem die Ursache „Nicht angepasste Ge-schwindigkeit“, daneben auch „Zu gerin-ger Abstand“,

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

Die dargestellten Gewichtungen sind nahezu altersunabhängig und blieben auch im mehr-jährigen Vergleich unverändert.

Wie die Verkehrsofferbilanzen der Polizei verdeutlichen, spielt bei Unfällen mit Getöte-ten und schwer Verletzten die Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ insge-samt betrachtet eine maßgebliche Rolle.

### **Maßgebliche Unfalltypen im Kontext der Altersgruppen**

Sieben Unfalltypen werden bei der polizeili-chen Aufnahme und Kategorisierung von Verkehrsunfällen – Typennummerierung und -kürzel sind standardisiert – 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)              |

Auf Basis der Drei-Jahres-Mittelwerte 2005-2007 ergeben sich in Bezug auf die Haupt-verursacher von Verkehrsunfällen folgende Schwerpunkte:

- Fußgänger verursachen überwiegend Überschreiten-Unfälle (Unfalltyp 4). Dies ist aufgrund der Unfalltypendefinitionen naheliegend.
- Radfahrer verursachen überwiegend Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (Unfalltyp 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 (Unfalltyp 1), gefolgt von Unfällen im Längsverkehr (Unfalltyp 6).
- Autofahrer verursachen zu etwa gleichen Teilen Unfälle beim Abbiegen (Unfalltyp 2), beim Einbiegen und Kreuzen (Unfalltyp 3) sowie im Längsverkehr (Unfalltyp 6). Damit haben Unfälle in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen bei dieser Art der Verkehrsteilnahme eine besondere Bedeu-tung.

Die besondere Bedeutung des Unfalltyps 2 nimmt bei älteren Autofahrern nochmals

zu. Diese Erkenntnis korreliert mit vorlie-genden Untersuchungen zur Verkehrssi-cherheit älterer Autofahrer, wonach mit zunehmendem Alter vor allem das Links-abbiegen in Knotenpunkten problemati-scher wird.

### **Relative Unfallrisiken im Vergleich der einzelnen Stadtbezirke**

Die Grafik stellt auf Basis der Mittelwerte für die Jahre 2000-2007 dar, welche Stadtbezirke im Kontext von Altersgruppen und Verkehrs-teilnahme ein erhöhtes Risikopotenzial auf-weisen. Die Auswertung erfolgte in Relation zum Anteil der Altersgruppen an der jewei-ligen Einwohnerzahl im Stadtbezirk und be-trifft die Verunglückten unabhängig von der Verletzungsschwere.

Der Bezirk Mitte ist insgesamt betrachtet am häufigsten betroffen. Ein besonderer Schwer-punkt liegt hier, nahezu gleichgewichtig auf die Verkehrsarten verteilt, bei den jungen Erwachsenen und den Erwachsenen mittlere-n Alters.

In Bezug auf die Erwachsenen unterschiedli-cher Altersgruppen ist auch der Bezirk Char-lottenburg-Wilmersdorf stärker betroffen als andere Stadtteile.

Bei den Altersgruppen der (älteren) Kinder und Jugendlichen sind die beiden Bezirke Treptow-Köpenick und Pankow noch stärker betroffen als der Bezirk Mitte. Ein besonderes Risikopotenzial liegt dabei im Radverkehr.

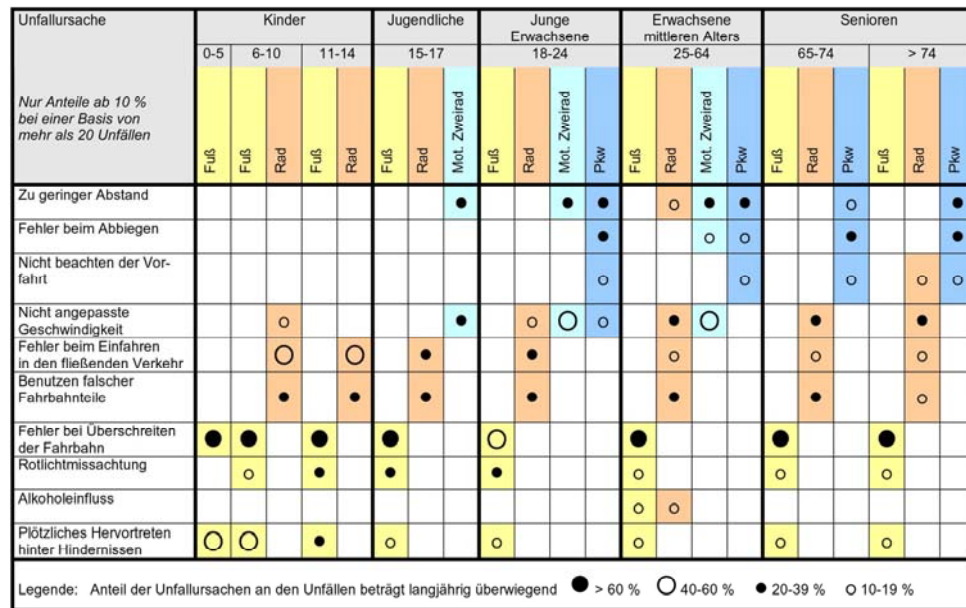
Deutlich über dem Durchschnitt liegen im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme:

- der Bezirk Mitte bei Fußgängern,
- die Bezirke Pankow, Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf bei Radfahrern im Kindesalter,
- die Bezirke Pankow und Treptow-Köpe-nick auch bei jugendlichen Radfahrern,
- der Bezirk Pankow zusätzlich bei Radfah-fern im jungen Erwachsenenalter,
- die Bezirke Mitte (am stärksten) sowie Charlottenburg-Wilmersdorf und Fried-richshain-Kreuzberg bei erwachsenen Radfahrern,
- die Bezirke Neukölln, Spandau und Steg-litz-Zehlendorf bei jugendlichen Zweirad-fahrern,
- die Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf bei erwachsenen motorisier-ten Zweiradfahrern,
- die Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf bei erwachsenen Autofah-fern.

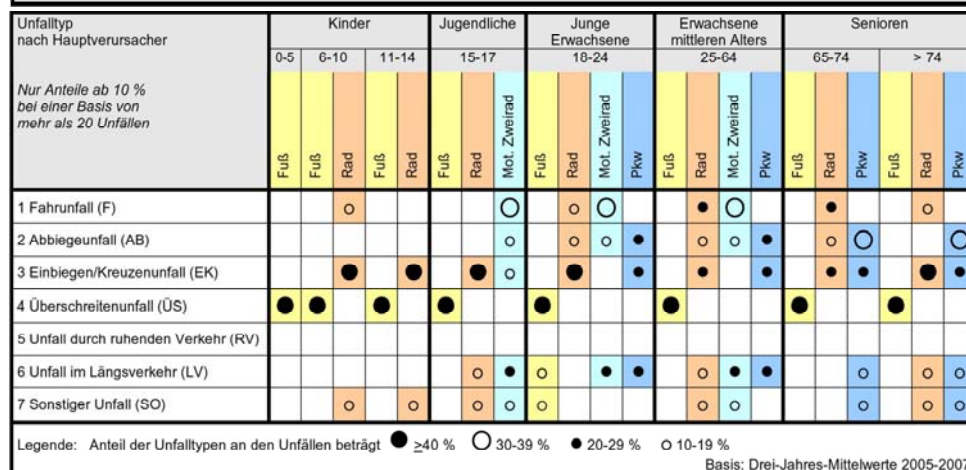
Die dargestellten Zusammenhänge spiegeln unterschiedliche Rahmenbedingungen wieder, beispielsweise die Nutzungsdichte in den jeweiligen Bezirken oder auch das Ver-

kehrsaufkommen dort insgesamt sowie nach unterschiedlichen Reisezwecken. Gleichwohl ergeben sich aus der Analyse Ansatzpunkte für die räumliche Festlegung von Schwer-

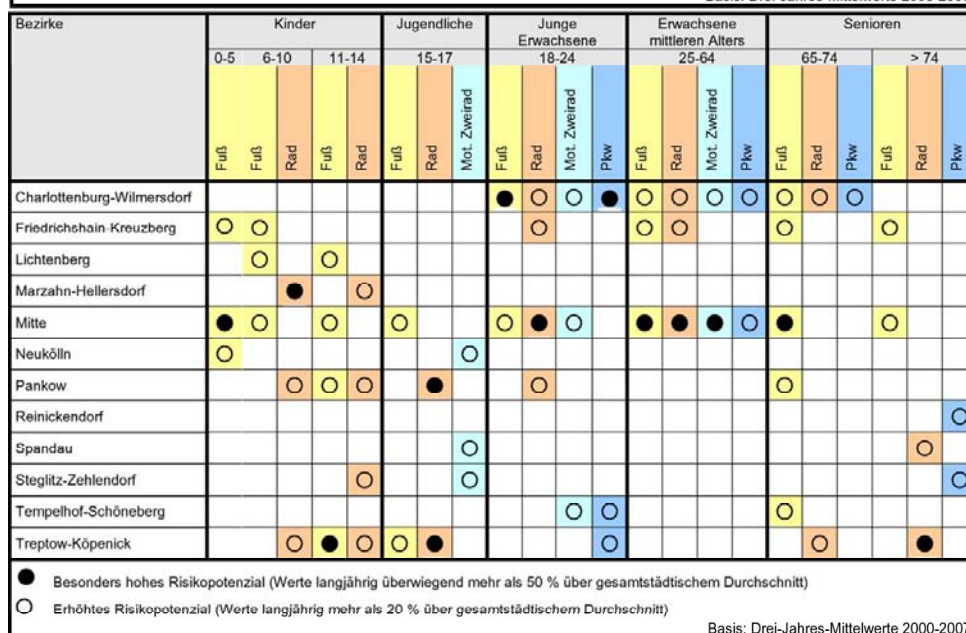
punktaktionen oder für die Auswahl von Pilotgebieten zur Einführung von neuen zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -aktionen.



Maßgebliche Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden, differenziert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung (Datenbasis 2000-2007)



Maßgebliche Unfalltypen bei Unfällen mit Personenschaden nach Hauptverursacher, differenziert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung (Datenbasis 2005-2007)



Überdurchschnittliche Risikopotenziale im Unfallgeschehen in den einzelnen Stadtbezirken im Zusammenhang von Alter und Verkehrsteilnahme (Datenbasis 2000-2007)

## Schlussfolgerungen aus den Analysen

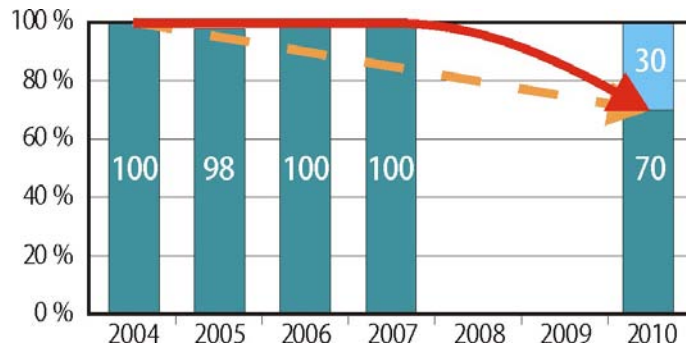
Grundsätzlich wird aus den Ergebnissen der Unfallanalyse 2007 deutlich, dass sich die bis zum Jahr 2001 kontinuierlich rückläufige Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahl in Berlin von 2002 an – insbesondere jedoch auch in den drei Jahren seit Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms – im Trend nicht weiter fortgesetzt hat.

Die „Halbzeitbilanz“ zum Verkehrssicherheitsprogramm ist somit durchaus ernüchternd. Seit seiner Verabschiedung Ende 2004 war im Hinblick auf die zentrale Zielgröße der Personen mit schweren Verletzungen (Getötete und schwer Verletzte zusammengekommen) bis Ende 2007:

- bezogen auf die absoluten Werte mit plus 1,4 % eine leichte Zunahme (2004: 1.905 Personen, 2007: 1.931 Personen) und
  - auch bezogen auf die Drei-Jahres-Mittelwerte mit plus 0,3 % keine nennenswerte Veränderung (2002-2004: 1.905 Personen, 2005-2007: 1.911 Personen im Mittel)
- zu verzeichnen.

Inwieweit der deutliche Rückgang bei den Getöteten im Kalenderjahr 2007 gegenüber 2004 (minus 21 %) wie auch bezogen auf die oben betrachteten Drei-Jahres-Mittelwerte (minus 14 %) nicht nur kurzfristigen Schwankungen, sondern einem wünschenswerten längerfristigen Trend entspricht, muss die Entwicklung in den Folgejahren zeigen.

Die festgestellte Entwicklung kann allerdings zur Evaluation der Maßnahmen des Verkehrs-



Rot = Wünschenswerter und zugleich realistisch erwartbarer Verlauf der Verunglücktenzahlen. Ein durchschnittlicher Rückgang der Verunglückten von 2005 an wäre unrealistisch, die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms müssen erst zur Wirkung gelangen

sicherheitsprogramms derzeit nur bedingt herangezogen werden. Berücksichtigt werden muss diesbezüglich nämlich, dass wesentliche Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms im vorliegenden Analysezeitraum der Kalenderjahre 2005-2007 erst in Vorbereitung waren und selbst bei einem zwischenzeitlich erzielten Einstieg in die Umsetzungsphase nur mit Zeitverzögerung wirken können. Eine durchschnittliche Reduzierung um 5 % jährlich wäre insofern kein angemessenes Zielmaß. Relevante Wirkungen sind vielmehr realistisch erst in den kommenden Jahren 2008 bis 2010 und danach zu erwarten.

Die aktuelle Entwicklung bis Ende 2007, wie sie sich im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen, aber auch der einwohnerbezogenen Mittelwerte darstellt, erfordert eine weiterhin kritische Beobachtung der Unfall- und Verunglücktenentwicklung. Sie untermauert gleichzeitig die bereits in den Vorjahren gewonnene Erkenntnis, dass sich die anspruchsvolle Zielsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms – „Minus 30 % bei

Verunglückten mit schweren Verletzungen (Getötete und Schwerverletzte)“ (siehe Seite 3) – ohne deutliche Verstärkung und Konzentration der Aktivitäten bis zum Jahr 2010 nicht erreichen lässt.

Die Analyseergebnisse machen eine kurzfristige Neubewertung des Verkehrssicherheitsprogramms im Hinblick auf Ziele, Zielgruppen und Maßnahmen nicht notwendig. Eine Schwerpunktsetzung bei den Risikogruppen der Kinder, Jugendlichen und – in besonderem Maße – bei den jungen Erwachsenen erscheint vor dem Hintergrund des aktuellen Trends weiterhin unbedingt notwendig, jedoch ohne Nachlassen in Bezug auf andere Risikogruppen. Bei 6- bis 10-jährigen Kindern betrifft dies vor allem Fußgänger, bei älteren Kindern und Jugendlichen Fußgänger und Radfahrer, bei jungen Erwachsenen motorisierte Zweiradfahrer und Pkw-Fahrer sowie auch Radfahrer. Einen besonderen Fokus erfordert zudem die Gruppe der über 74-jährigen Fußgänger, weil hier Verunglückte besonders häufig schwer verletzt werden.

Risikogruppen im Zusammenhang von Alter und Verkehrsteilnahme (Zuschärfung 2008)

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

Legende: ● Stärkste Risikogruppe ● Hohes Risikopotenzial ○ Erhöhtes Risikopotenzial / Prophylaxe

## Aktionsprogramm

### Stand der Umsetzung und Perspektiven

Wesentliche Maßnahmen des Aktionsprogramms 2006 sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Aus diesem Grund wurde im vergangenen Jahr eine Fortschreibung notwendig. Auf Grundlage einer aktuellen Zwischenbilanz wurde das Aktionsprogramm 2010 entwickelt. Es stellt eine konsequente Fortführung der begonnenen Aktivitäten dar und berücksichtigt gleichzeitig die im Verkehrssicherheitsbericht 2007 dargelegten Entwicklungen und Erkenntnisse.

Der Ende 2007 erreichte Umsetzungsstand wird im Folgenden dargestellt.

#### Gesamtkonzept „Stadttempo Berlin“ (Maßnahme Nr. 1/2006)

Die Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzepts „Stadttempo Berlin“ ist weitgehend abgeschlossen. Ziel ist ein stadtan-gemessenes, straßentypabhängiges und situationsbezogenes Geschwindigkeitsver-halten der Verkehrsteilnehmer, das durch Information und Kommunikation, veränderte

Regeln bzw. Anordnungen und verbesserte Überwachung herbeigeführt werden soll.

Auf Basis von differenzieren Voruntersuchungen wurden 2007 weitere Abschnitte des Hauptverkehrsstraßennetzes mit einer Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet. Damit konnten die Tempobeschränkungen im Hauptverkehrsstraßennetz während der Tageszeit von rund 3,5 % auf rund 3,8 % der Gesamtnetzlänge ausgeweitet werden.

Im Übrigen liegt der größte Teil des restlichen Berliner Straßennetzes in Tempo 30-Zonen. Fast drei Viertel des gesamten Berliner Straßennetzes weist somit mittlerweile Tempo-beschränkungen auf.

In einer Wirkungsanalyse zu den zusätzlichen Anordnungen wurden mit den Werten des Jahres 2006 neben den erreichten Sicherheitsgewinnen auch die Entlastungswirkungen im Hinblick auf Luftschadstoffe (Stickstoffoxide, Feinstaub etc.) und Lärm untersucht. Die Anordnung von Tempo 30 hat in allen untersuchten Straßenabschnitten zu einer Verringerung der Geschwindigkeit geführt. Neben Lärm- und Luftschadstoffentlastungen konnte in einigen Fällen auch ein Rückgang der Anzahl und Schwere der Unfälle festgestellt werden. Diese Effekte wurden ohne zusätzliche polizeiliche Überwachung erzielt.

Die Mitwirkung der Polizei in Form von zumindest punktuellen Überwachungseinsätzen kann den Erfolg der Maßnahme weiter verstärken.

Außerdem wurden 2007 weitere ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Verringerung des nächtlichen Verkehrslärms umgesetzt. Die Umsetzung wird bis Ende 2008 abgeschlossen. Diese Maßnahmen dienen mittelbar auch der Verkehrssicherheit.

| AKTIONSPROGRAMM 2006                 |                                                                                                                     | AKTIONSPROGRAMM 2010 |                                                                                                                             |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nr.                                  | Maßnahme                                                                                                            | Nr.                  | Maßnahme                                                                                                                    |
| <b>HANDLUNGSFELD „INFRASTRUKTUR“</b> |                                                                                                                     |                      |                                                                                                                             |
| 1                                    | Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzepts „Stadttempo Berlin“                                                  |                      |                                                                                                                             |
| 2                                    | Erprobung des Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS) bei der Planung von Verkehrsanlagen                          | 1                    | Einführung des Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS)                                                                     |
| 3                                    | Sonderauswertung von Verkehrsunfalldaten zur Identifizierung von Sicherheitspotenzialen im Hauptverkehrsstraßennetz |                      |                                                                                                                             |
| 4                                    | Einrichtung einer Unfallkommission                                                                                  | 2                    | Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission (Analyse und Mängelbeseitigung)                                              |
| 5                                    | Entschärfung der wichtigsten identifizierten Unfallschwerpunkte                                                     |                      |                                                                                                                             |
| 6                                    | Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnen („Radverkehrstreifen-Programm“)                                   | 3                    | Radverkehrstreifen-Programm für besonders unfallträchtige Strecken und Knotenpunkte bzw. Routen                             |
| 7                                    | Anlage von Fußgängerüberwegen („Zebra-streifen-Programm“)                                                           | 4                    | Fortführung des Zebrastrreifen-Programms                                                                                    |
| <b>HANDLUNGSFELD „MENSCH“</b>        |                                                                                                                     |                      |                                                                                                                             |
| 8                                    | Entwicklung und Umsetzung von zielgruppen- und themenbezogenen Verkehrssicherheitskampagnen                         | 5                    | Entwicklung einer mehrjährigen gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskampagne im Kontext „Stadttempo Berlin“                 |
| 9                                    | Pilotprojekt „Kinderstadtplan Berlin“                                                                               | 6                    | Umsetzung des Projektes „Kinderstadtplan Berlin“                                                                            |
| 10                                   | Systematische Einführung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen                    | 7                    | Ausweitung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen                                                             |
| 11                                   | Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen                                                      | 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                |
| 12                                   | Weiterentwicklung eines räumlich und instrumentell differenzierten Konzepts zur Geschwindigkeitsüberwachung         | 11                   | Erweiterte Umsetzung der räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung                             |
|                                      |                                                                                                                     | 12                   | Konzeption und Umsetzung einer „Partnerkampagne“ zum Radverkehr                                                             |

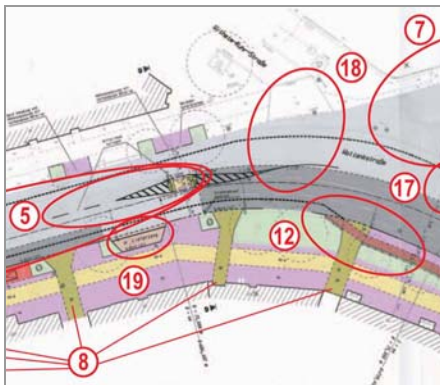
■ Prävention ■ Therapie

## **Sicherheitsaudit für Straßen SAS (Maßnahmen Nr. 2/2006 und 1/2010)**

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.

In mehreren Teilschritten wurden 2007/08 Pilotaudits für ausgewählte Straßenbauprojekte durchgeführt, verbunden mit einer intensiven Schulung von sieben verwaltungs-internen Sicherheitsauditoren. Die Ausbildung erfolgte nach dem „Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und umfasste die Grundlagenmodule Verkehrssicherheit und Sicherheitsaudit sowie das Modul Hauptverkehrsstraßen. Die erfolgreiche Teilnahme wurde durch Einzelprüfung nachgewiesen.

Damit wird sichergestellt, dass Verkehrssicherheit künftig bei straßenräumlichen Entwurfsaufgaben in Berlin systematisch abgeprüft wird. Neue Straßenplanungsprojekte werden durch die geschulten Verwaltungsmitarbeiter einem Sicherheitsaudit unterzogen und anschließend mit den Planern diskutiert.



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

## **Unfallkommission**

### **(Maßnahmen Nr. 3-5/2006 sowie 3/2010)**

Im Kalenderjahr 2007 führte die Unfallkommission 9 Sitzungen durch. Sie beschloss dabei Verbesserungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für 21 Unfallhäufungsstellen bzw. -linien. Seit ihrer förmlichen Einrichtung Ende 2005 wurden bei jetzt insgesamt 23 Sitzungen 77 Unfallhäufungsstellen behan-

delt. 40 Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen konnten bisher ganz oder teilweise umgesetzt werden.

In 2007 wurden z. B. für folgende Unfallhäufungsstellen Maßnahmen beschlossen:

- Mariendorfer Damm-Lichtenrader Damm/Marienfelder Chaussee-Buckower Chaussee
- Breite Straße/Mühlenstraße (Pankow)
- Bachstraße-Lessingstraße/Altonaer Straße (Mitte)
- Schönhauser Allee/Schivelbeiner Str.-Wichertstraße
- Tegeler Weg/Max-Dohrn-Straße
- Mehringdamm/Blücherstraße-Obentrautstraße.

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. Eine erste, tendenziell positive Entwicklung beim Unfallgeschehen auf Basis eines betrachteten Jahres lässt sich für die durch die Unfallkommission bearbeiteten und umgesetzten Knotenpunkte Bismarckstraße/Kaiser-Friedrich-Straße und Danziger Straße-Petersburger Straße/Landsberger Allee konstatieren.

Die Unfallkommission verfügt über einen eigenen Haushaltstitel für die Umsetzung der beschlossene Maßnahmen.

Für die Geschäftsstelle der Unfallkommission wurde im Dezember 2006 ein EDV-gestütztes Unfallanalysesystem (BASTa) beschafft. Das Softwareprogramm 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 Polizei erfassten Straßenverkehrsunfälle speziell für die Arbeit der Unfallkommission analysiert und dargestellt.

Rund 1.500 Unfallhäufungsstellen und -linien werden im Berliner Straßennetz jährlich festgestellt, rund 500 davon tauchen in der Statistik regelmäßig auf, so dass eine Überprüfung im Hinblick auf Verbesserungsmaßnahmen notwendig erscheint. Der Handlungsdruck ist entsprechend hoch.

Um die Mitarbeit der Bezirke zu intensivieren, wurden den Verwaltungen Unterlagen zu den Unfallhäufungsstellen in ihrem Bezirk zur

Verfügung gestellt, die es ihnen ermöglichen, ihrerseits unabhängig oder in Absprache mit der Unfallkommission Unfallhäufungen zu erkennen und Maßnahmen zu ergreifen.



Unfallkommission: Entschärfung des Unfallschwerpunkts Landsberger Allee/Brodowiner Ring durch Ersatz des Fußgängerüberwegs (oben) durch eine Lichtsignalanlage (unten)

## **Radverkehrsstreifen-Programm (Maßnahmen Nr. 6/2006 und 3/2010)**

Von 2005 bis Mitte 2008 wurden im Rahmen dieses Infrastrukturprogramms 40 km Radverkehrsanlagen neu angelegt, davon 31 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 Sicherung 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 Programm wird 2008 in entsprechendem Umfang fortgesetzt.

## **Zebrastreifenprogramm (Maßnahmen Nr. 7/2006 und 4/2010)**

Bis Mitte 2008 wurden im Stadtgebiet weitere 46 Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) eingerichtet. Seit 2001 konnten damit über die damals in Berlin rund 100 verbliebenen Zebrastreifen insgesamt 170 neue Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) realisiert

werden. Das sind durchschnittlich 20 bis 30 Fußgängerüberwege pro Jahr. 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 möglich bei 150-250 querenden Fußgängern pro Stunde und bei einem Kfz-Aufkommen zwischen 200-600 Kfz pro Stunde. 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, 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 für diese Maßnahmen 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 2008 fortgesetzt.

#### **Zielgruppen- und themenbezogene Verkehrssicherheitskampagnen (Maßnahmen Nr. 8/2006 sowie 5/2010, 9/2010 und 12/2010)**

Die Durchführung von Kampagnen sieht das Aktionsprogramm 2010 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 und sollen 2008 soweit möglich abgeschlossen werden. Die Umsetzung soll dann in den kommenden Jahren erfolgen.

Konflikte und Risiken zwischen Radfahrern, Fußgängern und Kraftfahrzeugen werden ab 2008 im Rahmen des EU-geförderten Projektes SPICYCLES thematisiert. Hierzu ist ein Kommunikationskonzept in Auftrag gegeben. Dieses soll die Zielgruppen, die konfliktträchtigsten Situationen und ggf. auch lokale Schwerpunkte definieren. Für die einzelnen Zielgruppen sind geeignete Medien auszuwählen und Kommunikationsansätze zu entwickeln. Ergänzend ist ein Finanzierungskonzept zu entwickeln, das privates Sponsoring einschließt. ADAC und ADFC sind in die Vorbereitung dieses Auftrags einbezogen.

#### **Kinderstadtplan Berlin (Maßnahmen Nr. 9/2006 und 6/2010)**

Kinderstadtpläne folgen der Erkenntnis, dass Kinder überwiegend in ihrer Freizeit und weniger auf dem Schulweg verunglücken. Freizeitwege können sehr zahlreiche, zudem kurzfristig und entsprechend der Witterung und Jahreszeit wechselnde Ziele haben, im Unterschied zu Schulwegen mit einfacher definierbaren und konstanten Routen. Kinderstadtpläne schließen daher den gesamten Aktionsraum der Kinder ein, neben dem Straßennetz beispielsweise auch das Wegenetz in Grünanlagen. Außerdem enthält ein Kinderstadtplan alle wichtigen Zieladressen von Kindern, die für ihre Freizeitgestaltung relevant sind. Grundschulkinder werden an der Ausarbeitung der Planinhalte direkt beteiligt. Die jeweilige Schule bildet den Mittelpunkt des Plans.

Die Ergebnisse des Pilotprojekts „Kinderstadtplan Kreuzberg Südwest“ liegen vor. Beteiligt waren Kinder und Lehrerinnen der Reinhardswaldschule, die mit viel Spaß und großem Engagement an der Erarbeitung der Planinhalte mitgewirkt haben.

Der pädagogische Ansatz und die erarbeiteten Materialien für Lehrerinnen und Lehrer sollen anderen Grundschulen als Grundlage und Anregung für vergleichbare Projekte dienen. Dazu wurde ein Leitfaden erarbeitet, der im Herbst 2008 Grundschulen zur Verfügung stehen wird.



Kinderstadtplan Berlin, Pilotprojekt Kreuzberg Südwest: Beteiligte Kinder aus der Reinhardswaldschule stellen ihre Ergebnisse vor.

Finanzmittel zur Erarbeitung von etwa 10 weiteren Kinderstadtplänen stehen in den kommenden beiden Jahren zur Verfügung; dabei können jeweils auch mehrere räumlich benachbarte Grundschulen kooperieren.

#### **Verkehrs- und Mobilitätserziehung (Maßnahmen Nr. 10/2006 und 7/2010)**

In einer Gesellschaft, in der die räumliche Mobilität ihrer Mitglieder einen höheren Stellenwert einnimmt als je zuvor, ist das Erlernen von Alltagstechniken, die diese Mobilität ermöglichen so wichtig, wie das Lesen- und Schreiben-Lernen. Mobilitätslernen geht damit weit über die traditionelle Verkehrserziehung hinaus. Bisher ist das Mobilitätslernen auf die Grundschule konzentriert und endet in der Regel mit der Fahrradprüfung.

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 „Elternbrief“, der beim Arbeitskreis Neue Erziehung in Auftrag gegeben ist, wird diese Situation aufgreifen und den Eltern Unterstützung und Hilfestellung bei der Mobilitätserziehung ihrer Kinder bieten. Dieser Elternbrief richtet sich an Eltern mit Kindern im Grundschulalter. Diese Altersstufe hat für das Erlernen selbstständiger Mobilität maßgebliche Bedeutung.

In der neuen Grundschulverordnung des Landes Berlin wurde erstmals 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 werden bereits umgesetzt:

- Mobililli unterwegs (Aktionsmobil für Grundschulen mit Spielangeboten zur Bewegungsförderung, Verkehrssicherheit und Mobilität von Kindern)
- Physikunterricht mit Praxisbezug Verkehr & Sicherheit (Jahrgangsstufe 11).



„Mobililli“ unterwegs: Projektangebot zur Verkehrs-, Mobilitäts- und Bewegungserziehung: für Grundschulen

Derzeit sind für die Oberstufe und die Berufsschule Bausteine zum Thema „Alkohol und Drogen“ (für den Chemie- und Biologieunterricht) und „Verkehr und Sicherheit“ (für den Sozialkundeunterricht) sowie Unterrichtsbau- steine in der Entwicklungs- bzw. Testphase.

In diesem Zusammenhang ist auch die No- vember 2007 bereits wiederholt durchge- führte Fachkonferenz „Junge Menschen und Mobilität“ zu nennen, deren zweiter Tag als Infotag allen Interessierten offen stand. Einen wichtigen Schritt für die verbesserte Vermitt- lung von vorhandenen Angeboten (z. B. Unterrichtsangeboten und -materialien) in die Erziehungseinrichtungen stellt darüber hinaus die weiter unten beschriebene neue Kommunikationsplattform für Basisaktivitä- ten dar.

### Jugendverkehrsschulen (Maßnahme Nr. 11/2006 bzw. 8/2010)

Die Stadt Berlin verfügt über 26 Jugend- verkehrsschulen. Ausstattung, Nutzerkreis, Art und Häufigkeit der Nutzung, Organisati- on, Finanzierung etc. sind jedoch unter- schiedlich, wie eine Umfrage bei den Bezir- ken ergeben hat. Ziel der Maßnahme ist es nun, auf Basis eines gemeinsam mit den Trägern ausgearbeiteten Standards für die Betreuung, Gestaltung und Nutzung der Jugendverkehrsschulen zumindest für einen Teil der Einrichtungen neue Impulse hinsicht- lich der Konzeption sowie einer erweiterten Trägerschaft zu entwickeln.

Die Maßnahme konnte während der Laufzeit des Aktionsprogramms 2006 nicht realisiert werden und wurde daher in das Aktionspro-

gramm 2010 übernommen. Die Umsetzung soll in der zweiten Jahreshälfte 2008 in An- griff genommen werden.

### Geschwindigkeitsüberwachung (Maßnahmen Nr. 12/2006 und 11/2010)

Das Überwachungskonzept, von der Senats- verwaltung für Stadtentwicklung gemeinsam mit der Berliner Polizei entwickelt, verbindet noch konsequenter als bisher polizeiliche Überwachung und Information. Die Kenntnis über Unfallhäufungsstellen und der Orte im Hauptverkehrsstraßennetz mit den häufigs- ten Überschreitungen der gefahrenen Ge- schwindigkeit sind die maßgebliche Grund- lage. Die Umsetzung wurde 2005 mit der Modernisierung und Erweiterung der Über- wachungstechnik der Polizei begonnen, 2007 erfolgte der Abschluss der Beschaffungsmaß- nahmen.

Ortsfeste Überwachungstechnik („Starenkä- sen“) kommt in Hauptverkehrsstraßen mit regelmäßig festgestellter Tempo-Überschrei- tung und daraus resultierendem hohem Aufkommen geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle zum Einsatz.

Neben den ortsfesten kommen verstärkt auch mobile und in Kraftfahrzeugen (zivilen Fahrzeugen und grünweißen Polizeifahrzeu- gen) installierte Geräte zum Einsatz. Damit wird – nahezu unberechenbar für „Raser“ – im gesamten Straßennetz und auf den Auto- bahnen für den notwendigen Kontrollum- fang gesorgt, der mittel- und langfristig stadtweit zu einer verbesserten „Tempo- Disziplin“ führen soll.



Erhöhung der Kontrolldichte durch mobile Geschwindig- keitsüberwachung an wechselnden Standorten

Eine sukzessive Modernisierung der verwen- deten Messtechnik wird angestrebt.

Ergänzend wurden in den Jahren 2006 und 2007 insgesamt 80 Geschwindigkeitsanzei- gern in der Form von „Dialog-Displays“ ange- schafft, die an verschiedenen Standorten (vorrangig in Tempo 30-Zonen) wechselnd zum Einsatz kommen und zu diesem Zweck den Bezirken zur Verfügung stehen. Berlin ist damit die erste deutsche Stadt, die mit beab- sichtigter „flächendeckender“ Wirkung Dia- log-Displays einsetzt. „Dialog-Displays“ sig- nalisieren Kraftfahrern mit dem Wort „Lang- sam“, wenn sie die zugelassene Geschwin- digkeit überschritten haben. Korrektes Ge- schwindigkeitsverhalten 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. Straßenab- schnitte 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.

### Kommunikationsplattform „Berlin Sicher Mobil“ (Maßnahme Nr. 10/2010)

Mit der Kommunikationsplattform soll die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit aller Un- terzeichner der Berliner Charta für Verkehrssi- cherheit weiter verbessert werden. Zentrales Element ist dabei ein Internetportal, das durch Informationsveranstaltungen vor Ort und Medienarbeit ergänzt werden soll.

Das Portal selbst soll mehreren Zielsetzungen gerecht werden. Zum einen soll es Außenste- henden die Angebotsbreite von Aktivitäten und Aktionen zur Verbesserung der Verkehrs- sicherheit in Berlin dokumentieren und transparent machen. Zum anderen soll es Interessierten einen Zugang zu einzelnen Angeboten der Kooperationspartner im Berliner Netzwerk für die Verkehrssicherheit bieten.

Ein Grundgerüst für die Internetplattform wurde mittlerweile ausgearbeitet. Zur Zeit laufen die Arbeiten zur Ausstattung der Plattform mit abrufbaren Inhalten, Materia- lien und Kontakten. Das Ergebnis soll noch in diesem Jahr ins Netz gestellt werden.

## 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).

Größeren Anteil an den Basisaktivitäten haben darüber hinaus 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.

Im Hinblick auf „Good Practise“ ist allerdings 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 damit 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. 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. Im Rahmen eines Workshops im Januar 2007, der mit breiter Beteiligung der Basisakteure stattfand, wurde daher eine verstärkte Vernetzung zur Verbesserung des Erfahrungs-, Meinungs- und Informationsaustauschs vereinbart.

Die als Bestandteil des Aktionsprogramms 2010 im Aufbau befindliche Kommunikationsplattform stellt einen wichtigen Baustein hierzu dar. Zu gleichem Zweck haben zwischenzeitlich weitere selbst organisierte Arbeitstreffen von „Basisakteuren“ in unterschiedlichen Konstellationen stattgefunden, zuletzt im April 2008.

Ein anspruchsvolles gemeinsames Projekt steht mit der Konkretisierung und Umsetzung einer stadtweiten Verkehrssicherheitskampagne – ebenfalls Bestandteil des Aktionsprogramms 2010 – im Jahr 2009 unmittelbar an.

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



## Berliner Charta für die Verkehrssicherheit

Auf der nebenstehenden konstituierenden Plattform haben folgende Institutionen die Berliner Charta für Verkehrssicherheit unterzeichnet und mit der Benennung konkreter Maßnahmen und Aktivitäten ihre Verpflichtung zur aktiven Verkehrssicherheitsarbeit zum Ausdruck gebracht (alphabetische Reihenfolge, Stand Juni 2008):

### Freie Träger:

- ACE Auto Club Europa e.V.
- ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- ADAC Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg GmbH
- 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
- TÜV Rheinland Group
- Verband Verkehr und Logistik Berlin und Brandenburg (VVL)
- Verein für Fahrzeugsicherheit Berlin e.V.
- Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Berlin e.V. (VCD Berlin)
- 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

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

Drei Institutionen sind seit dem letztjährigen Verkehrssicherheitsforum der Charta neu beigetreten.

## 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.

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