



Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010

Berlin Sicher Mobil

Aktualisierung 2007

Inhalt

Vorwort	3
Berliner Ansatz für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit	4
Situationsanalyse und Handlungsbedarf	5
Leitlinien und Ziele	8
Verkehrssicherheitsmaßnahmen: Aktionsprogramm, Basisaktivitäten, Erfolgskontrolle	9
Anhang 1: Berliner Charta für die Verkehrssicherheit, Präambel und Unterzeichner	12
Anhang 2: Aktionsprogramm 2010, Maßnahmenübersicht	13
Anhang 3: Aktionsprogramm 2010, Zielgruppenbezug	14

Impressum

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung VII

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

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

2. aktualisierte Ausgabe
Berlin, 2007

Vorwort

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 „Berlin Sicher Mobil“ wurde im Jahr 2005 der notwendige Rahmen für eine wirkungsvolle, nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit für die Stadt Berlin geschaffen. Es setzt als anspruchsvolles Ziel die Verringerung der Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen von 2004 bis 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.

Mit den im Verkehrssicherheitsprogramm genannten Zielen und Kernmaßnahmen ist die Stadt Berlin, vertreten durch Ingeborg Junge-Reyer als Senatorin für Stadtentwicklung, durch Beitritt zur Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit („25.000 Leben retten“) am 20. Oktober 2005 eine konkrete Selbstverpflichtung eingegangen.

In die Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm waren die in und für Berlin tätigen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit kontinuierlich eingebunden. Als Plattform wurde Mitte 2004 das Verkehrssicherheitsforum ins Leben gerufen. Es tagte bis zur Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms im Juni 2005 insgesamt dreimal und wird seither jährlich einberufen.

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: Weitere Akteure sind jederzeit zur Mitwirkung eingeladen, Aktivitäten und Maßnahmen sollen ständig weiterentwickelt und den aktuellen Anforderungen angepasst werden.

Das Aktionsprogramm innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms bezog sich zunächst auf einen Zeitraum bis Ende 2006. Wesentliche Maßnahmen sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Aus diesem Grund wurde es notwendig, das Aktionsprogramm auf Grundlage einer aktuellen Zwischenbilanz, die mit dem Verkehrssicherheitsbericht 2007 im Juni dieses Jahres vorgelegt wurde, fortzuschreiben.

Die vorliegende Aktualisierung des Verkehrssicherheitsprogramms enthält nun ein Aktionsprogramm mit weiterführenden Maßnahmen, deren Umsetzung bis zum Zielhorizont 2010 realisiert werden sollen.

Berliner Ansatz für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 bildet den notwendigen Rahmen für eine wirkungsvolle, nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit für die Stadt Berlin bis zum Jahr 2010 und darüber hinaus. Es setzt konkrete Ziele, begründet den Handlungsbedarf und legt die Maßnahmen fest, die von den Partnern des Berliner Netzwerks der Verkehrssicherheitsarbeit gemeinsam getragen und im Verlauf der nächsten Jahre umgesetzt werden sollen. Es bietet damit allen Verkehrssicherheitsaktivitäten in Berlin ein gemeinsames Dach. Der zentrale Slogan „Berlin Sicher Mobil.“ soll dies in der Öffentlichkeit verdeutlichen.

Verkehrssicherheitsarbeit umfasst vier Handlungsfelder:

- Mensch (Verkehrsverhalten, Regelakzeptanz und -einhaltung),
- Infrastruktur (Verkehrswege, -betrieb, -organisation),
- Verkehrsplanung und -politik sowie
- Technik und Verkehrsrecht.

Das Handlungsfeld „Verkehrsplanung/-politik“ ist Gegenstand des Stadtentwicklungsplans Verkehr „mobil2010“ (StEP Verkehr). Dieser stellt alle Maßnahmen zur Begrenzung des Kfz-Verkehrszuwachses (durch Verminderung zusätzlicher Verkehrsursachen) und zur Verlagerung eines weiteren Teils des Kfz-Verkehrs auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zur direkten Entlastung von den Gefährdungen für Sicherheit und Gesundheit) in einen direkten Zusammenhang mit den Themen Verkehrssicherheit und Gesundheit. Dabei sollen die Problembereiche „Tempo in der Stadt“, „Gleiche Chancen – gleiche Rechte aller Verkehrsteilnehmer“ und „Recht auf Lärmschutz“ unter Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen neu thematisiert werden.

Das Handlungsfeld „Technik/Verkehrsrecht“ wird durch das Land Berlin auf Bundesebene vertreten. Hier wird sich das Land Berlin dafür einsetzen, dass der derzeit geltende Sanktionsrahmen im Ahndungsverfahren für besonders unfallträchtige verkehrliche Ordnungswidrigkeiten (insbesondere in Bezug auf Rotlichtverstöße und Geschwindigkeitsübertretungen) unter Angleichung an europäische Standards insgesamt angehoben wird. Berlin hat sich bereits erfolgreich für die Einführung einer Null-Promille-Grenze für Fahranfänger eingesetzt.

Somit kann sich das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm auf die beiden Handlungsfelder „Mensch“ und „Infrastruktur“ konzentrieren. Es verfolgt dabei einen integrierten Ansatz, d. h. es setzt gleichermaßen auf Veränderungen beim individuellen Verkehrsverhalten und im Verkehrssystem.

Das Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 geht vom Menschen aus. Er steht im Blickpunkt aller Maßnahmen: als (durch Verletzungen, vorübergehende und dauerhafte Versehrtheit oder Tod) Betroffener, aber auch als Verursacher von Verkehrsunsicherheit und Verkehrsunfällen.

Konkret liegt damit der Schwerpunkt auf Verkehrsunfällen mit Personenschaden, ohne jedoch verkehrsunfallbedingte Vermögens- und Umweltschäden zu vernachlässigen, und auf ausgewählten Zielgruppen – das sind einerseits Fußgänger (z.B. auch Inlineskater) und Zweiradfahrer, andererseits Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 18-24 Jahren (Stichwort „junge Fahranfänger“) sowie ältere Menschen ab 65 Jahren.

Das Verkehrssicherheitsprogramm ist der Einstieg in einen langfristig wirksamen Ansatz zur Erzeugung öffentlicher Bewusstheit für den Wert eines sicheren, partnerschaftlichen Verhaltens im Straßenverkehr und soll dadurch eine nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Berlin gezielt unterstützen.

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

Entwicklung der Verkehrssicherheit in Berlin vor Aufstellung des Verkehrssicherheitsprogramms 2010

Die Verkehrsunfallentwicklung folgt in Berlin qualitativ einem langjährigen Trend, wie er für Deutschland insgesamt gilt. Innerhalb der 10-jährigen Geltungszeit des ausgelaufenen Verkehrssicherheitsprogramms von 1994 bedeutet dies Rückgänge (1994-2003):

- der Straßenverkehrsunfälle um rund 20 % von 160.000 auf 128.000 im Jahr,
- der insgesamt dabei verunglückten Menschen um rund 20 % von 20.700 auf 16.800 im Jahr,
- der getöteten Menschen um rund 50 % von 149 auf 77 Personen im Jahr,
- der schwer verletzten Menschen um rund 30 % von 2.600 auf 1.800 Personen im Jahr und
- der leicht verletzten Menschen um rund 20 % von 18.000 auf 14.900 Personen im Jahr.

Unter den 77 Verkehrstoten im Jahr 2003 waren 30 Fußgänger/innen (39 %), 24 Radfahrer/innen (31 %), 9 motorisierte Zweiradfahrer/innen (12 %) und 14 Nutzer/innen von Personenkraftwagen und anderen Fahrzeugen (18 %). 7 von 10 Verkehrstoten waren demnach „nicht motorisierte“ Verkehrsteilnehmer/innen.

Auch bei den schwer verletzten Personen überwiegen die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen mit 58 % (Fußgänger: 32 %, Radfahrer: 26 %) gegenüber den Fahrer/innen und Mitfahrer/innen von Motorfahrzeugen mit 42 %.

Nutzer/innen öffentlicher Verkehrsmittel waren im Jahr 2003 mit einer getöteten Person und nur sehr wenigen schwer verletzten Personen sehr selten an Verkehrsunfällen beteiligt. Auch dies entspricht einem langjährigen Trend.

Die Verkehrsoffer sind meist Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene und Senioren. 3 Kinder und 17 ältere Menschen (über 65 Jahre)

wurden im Jahr 2003 bei Verkehrsunfällen getötet, 213 Kinder und 232 Über 65-Jährige schwer verletzt. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen verunglückten weit überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad, während junge Erwachsene überwiegend im Auto verunglückten.

Eine differenzierte Verkehrsunfallanalyse in 2001¹ ergab weitere wesentliche Erkenntnisse:

- Ein hohes Tötungsrisiko trägt die Gruppe der über 65-Jährigen. Ihr Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist doppelt so hoch wie das der anderen Altersgruppen.
- Die 18- bis 24-Jährigen sind gemessen an ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung (9 %) überproportional an Verkehrsunfällen (18 %) beteiligt.
- Im Modalsplit-Vergleich ist der ÖPNV mit Abstand das sicherste Verkehrsmittel. Radfahrer sind überproportional an Verkehrsunfällen beteiligt.
- Gefahrenzonen sind häufig Kreuzungen, Bushaltestellen und Fahrradwege. Wesentliche Unfallursachen bestehen darin, dass die Vorfahrt missachtet, beim Abbiegen nicht nach hinten geschaut, bei roter Ampel die Fahrbahn überquert oder unter Alkohol- oder Drogeneinfluss gefahren wird.

Darüber hinaus beobachtet die Polizei ein zunehmend aggressives Verhalten im Straßenverkehr und eine wachsende Bereitschaft zu Regelverstößen bei Autofahrern und Radfahrern, aber auch bei Fußgängern. Dabei sind vor allem Geschwindigkeitsüberschreitungen ein gravierendes Verkehrssicherheitsproblem. Fast 850.000 Fälle sind jährlich in Berlin zu verzeichnen. Ein großer Anteil der Verkehrsunfälle geht auf nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeiten zurück.

Allein im Juli 2004 registrierte die Berliner Polizei fast 71.000 Fälle von überhöhter Geschwindigkeit. Fast 43.000 Kraftfahrer überschritten das Tempolimit bis zu 20 km/h, etwa 3.400 waren noch schneller unterwegs. Mit mehr als 18 % ist die durchschnittliche Überschreitensrate bei Geschwindigkeitsmessungen auf Stadtstraßen an Standorten in Tempo 30-Zonen besonders hoch. Hier wurde ein Spitzenwert von 104 km/h gemessen. Aber auch auf 80 km/h-Abschnitten der Bundesautobahn wird in knapp 20 % der Fälle die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Berlin vor allem zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer; Stichwort: Nahmobilität) notwendig sind, daneben stellen auch motorisierte Zweiradfahrer eine besondere Problemgruppe dar,
- hinsichtlich der Altersgruppen vor allem Kinder und Jugendliche (vorrangig Fußgänger und Radfahrer), junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren (vorrangig Auto- und Zweiradfahrer) und ältere Menschen über 65 Jahre (vorrangig Fußgänger) besonders gefährdet sind,
- die Beseitigung von – punktuell oder linear auftretenden – Unfallophäufen sowie andere systematische Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßennetz zentrale Aufgaben darstellen und
- darüber hinaus auch das individuelle Verkehrsverhalten (Stichworte: mangelnde Regelakzeptanz, Regelverstöße insbesondere im Geschwindigkeitsverhalten) noch stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit gestellt werden muss.

¹ IVU Traffic Technologies AG: Analyse ausgewählter Verkehrsunfalldaten und Maßnahmen in deutschen und europäischen Großstädten zur Verbesserung der Verkehrserziehung und –aufklärung in Berlin, Endbericht, Studie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2001

Zwischenbilanz 2006 als Grundlage für die Fortschreibung des Aktionsprogramms bis 2010

Nach der aktuell vorliegenden Verkehrsoptimierungsbilanz der Berliner Polizei – deren Ergebnisse unter www.berlin.de/polizei/verkehr im Internet zugänglich sind – hat sich der seit Ende der 90er Jahre positive Entwicklungstrend bei den Straßenverkehrsunfällen in den Jahren 2005 und 2006 weiter fortgesetzt. Von 2000 bis 2006 nahm die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle um rund 18 % ab. Eine ähnlich günstige Entwicklung ergab sich im gleichen Zeitraum mit minus 12 % bei der Anzahl der Verunglückten.

Differenzierte Analysen zur Entwicklung der Verunglücktenzahlen in den beiden Jahren 2005 und 2006 – im Verkehrssicherheitsbericht 2007 dokumentiert – bestätigten gleichzeitig die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms und die vorrangig identifizierten Zielgruppen (siehe Seite 7).

Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit und Aufgabenverteilung

Die Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit und Bündelung knapper Ressourcen ist in der Hauptverwaltung Aufgabe des zuständigen Referates der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Sie realisiert und unterstützt insbesondere Maßnahmen in den Bereichen Verkehrserziehung und -aufklärung und bearbeitet nach Bedarf auch Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehrsinfrastruktur.

Zum 1. September 2004 hat das Land Berlin die Verkehrslenkung Berlin (VLB) als Sonderbehörde der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingerichtet. Damit wurden alle Stellen und Aktivitäten, die den fließenden Verkehr auf dem Berliner Hauptstraßennetz regeln, in einer zentralen Straßenverkehrsbehörde gebündelt.

Für den ruhenden Verkehr und für den Verkehr auf den Nebenstraßen sind die neuen Straßenverkehrsbehörden der Bezirke zuständig.

Die Berliner Polizei differenziert ihre Verkehrssicherheitsarbeit nach den Bereichen:

- Verkehrsunfallbekämpfung,
- Verkehrsunfallprävention sowie
- Verkehrslagebild.

Auf Grundlage einer Unfalldatenbank werden monatliche Lagebilder zum Unfallgeschehen hinsichtlich der Schwerpunktbereiche und

Häufungsstellen erstellt. Die Unfallanalyse erfolgt bisher abweichend von der Praxis in anderen Bundesländern auf Unfallursachen bezogen und bezieht dabei eine rechtliche Betrachtung der verletzten Normen mit ein. Ziel ist eine konsequente Ahndung auffälligen Verhaltens und eine damit verbundene nachhaltige Änderung problematischer Verkehrsverhaltensmuster. Ein Schwerpunkt der polizeilichen Tätigkeit liegt im Bereich der Verkehrsunfallprävention (Verkehrssicherheitsberatung, Aufklärung, Öffentlichkeitsarbeit).

Bis Ende 2004 agierten Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden und Polizei weitgehend getrennt. Durch die zwischenzeitlich erfolgte Einrichtung einer Unfallkommission auf Senatsebene – federführend ist hier die oben genannte Verkehrslenkung Berlin (VLB) – konnte das Verkehrsunfallwesen, insbesondere die systematische Durchführung von Unfallanalysen sowie die Ableitung und Umsetzung geeigneter, möglichst kurzfristig wirkender Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungen, verbessert und effizienter gestaltet werden.

Wesentliche Maßnahmenbereiche der Verkehrssicherheitsarbeit finden in Kooperation mit oder federführend durch freie Träger und Sponsoren statt. Diese überwiegend ehrenamtliche Arbeit soll künftig noch besser koordiniert und wirksamer unterstützt werden.

Kosten- und Ressourcenentwicklung für Verkehrssicherheitsarbeit

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

- Verkehrslenkung Berlin (Nachbesserungen im Verkehrssystem, Prävention, Unterstützung freier Träger),
- Polizei (Unfallwesen, Überwachung, Prävention),
- Bezirke (Überwachung, Prävention, Nachbesserungen im Verkehrssystem),
- Sonstige öffentliche Träger (Verkehrserziehung in Kindertagesstätten und Schulen, Unterstützung freier Träger sowie sicherheitsbezogene Investitionen im Verkehrssystem wie z. B. zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen),
- freie Träger (lokal oder überörtlich agierend) und Sponsoren (überwiegend Prävention).

Dem stehen öffentliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern, Einnahmen gemeinnütziger Träger der Verkehrssicherheitsarbeit aus Gerichtsverfahren (Geldstrafen) sowie Sponsorengelder gegenüber.

Hinsichtlich der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen zeichnen sich folgende Entwicklungen und daraus resultierende Auswirkungen ab:

Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit

Die Schwerpunktbildung polizeilicher Verkehrssicherheitsberatung erfolgt durch Konzentration der Maßnahmen auf Zielgruppen mit exponierter Verkehrsunfallbeteiligung. Somit wird das nachgewiesene, tatsächliche Unfallrisiko bestimmter Verkehrsteilnehmergruppen bei der polizeilichen Strategie der Verkehrsunfallprävention berücksichtigt. Der mehrjährigen Verkehrsunfallentwicklung entsprechend wurden zur Schwerpunktbildung folgende Zielgruppen definiert:

- Kinder (bis 13 Jahre): Auch nach deutlichem Rückgang der Verkehrsunfälle mit Kindern in den vergangenen Jahren steht diese Zielgruppe zum Erhalt der Nachhaltigkeit durch Beraten und Unterstützen der Schulen und Kindertagesstätten bei der Umsetzung der schulischen Mobilitäts-erziehung weiterhin im Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsberatung.
- Junge Fahrer (18-24 Jahre): Diese besonders unfallbeteiligte und unfallverursachende Verkehrsteilnehmergruppe bleibt ebenfalls ein wichtiger Adressat polizeilicher Verkehrssicherheitsberatung.
- Senioren (ab 65 Jahre): Der deutlich wachsende Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung sowie die zunehmende und (in Bezug auf das Lebensalter) verlängerte Mobilität bringen seit einigen Jahren einen deutlichen Anstieg der Unfallzahlen mit sich. Dieses führt in der Konsequenz zur deutlichen Intensivierung der polizeilichen Verkehrssicherheitsberatung bei Senioren.
- Radfahrer: Die deutliche Zunahme des Fahrradverkehrs in Berlin, verstärkt durch eine negative Unfallentwicklung mit zum Teil schweren Unfallfolgen – insbesondere eine gestiegene Anzahl tödlich verunglückter Radfahrer – führt auch bei dieser Zielgruppe zu verstärkten präventiven und repressiven Maßnahmen.

Finanzierung der polizeilichen Überwachungstechnik

Bei der polizeilichen Verkehrsüberwachung kommt dem Einsatz moderner Technik eine besondere Bedeutung zu. Durch Umsetzung des Aktionsprogramms 2006 zur Optimierung der Verkehrsüberwachungstechnik wurde eine deutliche Bestandserhöhung an Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten sowie eine erhebliche Modernisierung insbesondere durch Anschaffung moderner digitaler Technik erreicht. Die Vielzahl der Geräte und das damit einhergehende Schließen von Verkehrsüberwachungslücken führen zu einer Erhöhung des Kontrolldrucks und der Entdeckungswahrscheinlichkeit von Verkehrsverstößen.

Jugendverkehrsschulen

Bestand und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen sind zumindest in einigen Bezirken gefährdet, weil die Schulen zum Teil bereits heute schlecht ausgestattet sind und freie Trägere sowie ABM-Kräfte die notwendige Betreuungsleistung in der erforderlichen, bisher durch die polizeilichen Verkehrssicherheitsberater garantierten Qualität nicht ohne deren fachlichen Beistand fortsetzen können. Es besteht die Aufgabe, bezirkliche Jugendverkehrsschulen mit ihren vielfältigen Möglichkeiten zur Verkehrs- und Mobilitäts-erziehung zu sichern und zu qualifizieren.

Sponsoring

Sponsoring ist aufgrund der knappen öffentlichen Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin unerlässlich. Zunehmend knappere Zeitbudgets lassen jedoch immer weniger Spielraum, sich intensiv um neues Sponsoring zu bemühen. Auch die Kontaktpflege zu vorhandenen Sponsoringpartnern leidet zunehmend darunter.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass zwar weiterhin ein erheblicher Aufwand für Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin betrieben wird. Dieser Aufwand steht jedoch in keinem Verhältnis zu dem volkswirtschaftlichen Schaden durch Verkehrsunfälle, der in Berlin im Jahr 2006 rund 1,02 Mrd. € betrug.²

Der zur Verfügung stehende Ressourcenrahmen nimmt in der Tendenz eher ab. Dies steht im Widerspruch zu dem aktuell weiterhin zu konstatierenden Handlungsbedarf. Durch effizienzsteigernde Maßnahmen können Ressourcenverluste nur begrenzt aufgefangen werden.

Alle beteiligten Träger sind daher weiterhin zu verstärkten Anstrengungen aufgefordert.

Gleichzeitig erfordert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitslage, wie politisch gefordert und in dem quantifizierten Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms – minus 30 % bei getöteten und schwer verletzten Menschen bis 2010 (siehe nächste Seite) – zum Ausdruck gebracht, jedoch eine punktuelle Verbesserung des Ressourcenrahmens durch höhere Priorisierung des Handlungsfeldes „Verkehrssicherheit“ innerhalb der veranschlagten Ausgaben des jeweiligen Einzelplans.

² Quelle: Verkehrsofferbilanz der Berliner Polizei 2006.

Leitlinien und Ziele

Politische Leitlinien zur Verkehrssicherheit

(1) Ein an Partnerschaft orientiertes, wertebezogenes Regelsystem, das auf einem gesellschaftlichen Konsens basiert, ist die notwendige Voraussetzung für verkehrssicheres Verhalten. (Weil Werte bestehen, gibt sich die Gesellschaft entsprechende Regeln.) Das Regelsystem muss plausibel sein, um verstanden und akzeptiert zu werden.

(2) Der Mensch steht im Blickpunkt. Dies erfordert ein Verkehrssystem, das die Folgen von Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern soweit möglich abmildert und hat Auswirkungen auf die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, die betriebliche Steuerung und Organisation des Verkehrs.

(3) Die stärkere Verantwortungsübernahme durch freie Träger ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und gilt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu ist eine Verbesserung der Arbeitsfähigkeit und der Kooperationsbedingungen der freien Träger erforderlich.

(4) Ziel ist ein gut funktionierendes Netzwerk mit verbindlichen Strukturen der Information, Koordination und Kooperation mit klar definierter Aufgabenteilung. Dabei ist zum einen auch eine regionale Zusammenarbeit im Metropolenraum notwendig, insbesondere durch enge Kooperation mit dem Land Brandenburg. Zum anderen ist innerhalb des städtischen Netzwerks die neue Rolle der Bezirke auszufüllen, die diese durch Übernahme der straßenverkehrsbehördlichen Funktion (untere Straßenverkehrsbehörde) erhalten.

(5) Eigenmotivation und Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf regelkonformes Verhalten wird Vorrang gegenüber Restriktionen gegeben. Um dies zu unterstützen, werden wirksame, öffentlich wahrnehmbare und damit Präsenz vermittelnde Kontrollen gleichwohl für notwendig erachtet.

(6) Verkehrssicheres Verhalten hat einen hohen persönlichen, sozialen und institutionellen Nutzen, der sich für den einzelnen Menschen wie für die Gemeinschaft gleichermaßen auszahlt; dies gilt auch für öffentliche wie privatwirtschaftliche Arbeitgeber. Persönlicher, sozialer und institutioneller Nutzen verkehrssicheren Verhaltens sollen daher in der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin künftig besonders herausgestellt werden. Betont werden soll dabei auch der besondere Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und Gesundheit.

(7) Verkehrliche Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen, haben meist auch einen hohen Nutzen im Hinblick auf Lärminderung und die Verbesserung der Luftqualität. Synergieeffekte sollen gezielt genutzt werden. Den Verkehrsarten des Umweltverbundes kommt hier eine vorrangige Bedeutung zu.

(8) Ökonomisches Ziel ist die stärkere Kofinanzierung einer notwendigen, verbesserten Verkehrssicherheitsarbeit nach dem Verursacherprinzip. Dies erfordert insbesondere eine Zweckbindung der aus Verkehrskontrollen erlösten Mittel für Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.

Ziele

(1) Verkehrssicherheit ist Teil des dem StEP Verkehr Berlin zugrunde liegenden Oberziels „Nachhaltige Mobilität“.

(2) Die dauerhafte Verbesserung und Erhaltung der Verkehrssicherheit ist eine grundlegende Aufgabe der Daseinsvorsorge, an der alle gesellschaftlichen Kräfte mitwirken müssen. Aus diesem Grund liegt ein wichtiges operatives Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms in einer nachhaltigen Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung für Verkehrssicherheit.

(3) Das Qualitätsziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin orientiert sich grundsätzlich an der Vision, dass auf Berliner Stadtgebiet

keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden mehr geschehen. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, diesem Idealzustand möglichst nahe zu kommen.³

(4) Damit nachvollziehbar ist, ob die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms tatsächlich zu einer Annäherung an das Qualitätsziel führen, bedarf es der Festlegung von überprüfbaren Handlungs- bzw. Etappenzielen. Als erstes Etappenziel auf dem Weg zu dem oben beschriebenen Idealzustand eines Straßenverkehrs ohne Unfälle mit Personenschäden wird festgelegt:

Von 2004 bis 2010 soll die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen gegenüber heute um 30 % reduziert werden.⁴

Damit soll selbstverständlich gleichzeitig ein Beitrag geleistet werden, um die Verkehrsunfallzahlen insgesamt zu reduzieren.

(5) Prioritäre Zielgruppen des Verkehrssicherheitsprogramms sind Fußgänger und Zweiradfahrer und hierbei vor allem Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene sowie ältere Menschen, weil diese derzeit besonderen Verkehrssicherheitsdefiziten ausgesetzt sind. Dies unterstützt die Förderung der Nahmobilität, das heißt die Mobilität insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.

³ Dies bedeutet auch, im Einzelfall zu prüfen, woran ein Verfehlen des Ziels gelegen hat: Handelt es sich hierbei um systematische Gründe, die durch Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit (Infrastruktur, Betrieb, Organisation etc.) zu beheben sind, oder lagen die Unfallursachen in eher zufälligen, d. h. situativen oder individuellen Gegebenheiten.

⁴ Der StEP Verkehr sieht eine Reduzierung der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten um jeweils 40 % bis 2015 vor.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen: Aktionsprogramm, Basisaktivitäten, Erfolgskontrolle

Gesamtkonzept der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin

Im Zentrum des Verkehrssicherheitsprogramms steht das Aktionsprogramm. Es definiert neue Aufgaben für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin und setzt Schwerpunkte für den Handlungsbedarf innerhalb der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms.

Das Aktionsprogramm steht auf einem soliden Fundament aus laufenden Basisaktivitäten, die von einem breiten Netzwerk unterschiedlicher Partner der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin teilweise bereits langfristig umgesetzt werden. Diese Basisaktivitäten sollen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms zielgerichtet weiterentwickelt werden.

Im Rahmen einer systematischen Erfolgskontrolle sollen die erreichten Ziele und Wirkungen regelmäßig überprüft und fortgeschrieben werden.

Angesichts der vielfältigen Akteure kommt einer effizienten Kooperation eine besondere Bedeutung zu. Ein wichtiges Element stellt in diesem Kontext die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit dar (siehe Anhang 1).

Aktionsprogramm

Die Maßnahmen des Aktionsprogramms betreffen zwei maßgebliche Strategien, die umrissen werden können mit den Begriffen:

- Prävention: vorsorgliche Maßnahmen, die Verkehrsunfälle vermeiden helfen sollen und
- Therapie: Maßnahmen zur Nachbesserung im Verkehrssystem und zur wirksamen Kontrolle der Regeleinhaltung durch die Verkehrsteilnehmer/innen.

Diese beiden Strategien werden gezielt in den Handlungsfeldern der Verkehrssicherheitsarbeit „Mensch“ und „Infrastruktur“ eingesetzt und betreffen verschiedene Intentionen und unterschiedliche Hauptakteure:

- Handlungsfeld „Infrastruktur“
Verbesserungen bei der Verkehrsinfrastruktur und im verkehrlichen Betriebsablauf sowie systematische Sicherheitsanalysen bei der Planung von Verkehrsanlagen zielen auf die äußeren Rahmenbedingungen des individuellen Verkehrsverhaltens. Sie wirken auf alle Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit, sind also zielgruppenübergreifend ausgerichtet. Hauptakteure sind die öffentlichen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit.

- Handlungsfeld „Mensch“
Erziehung, Aufklärung, Werbung und Schulung zielen in erster Linie darauf, die Eigenmotivation und Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf verkehrssicheres Verhalten und Regeleinhaltung zu stärken und die Mobilitätskompetenz wirksam zu erhöhen. Verkehrsüberwachung und Ahndung dienen gleichzeitig dazu, den „Kontrolldruck“ zu erhöhen. Formen und Wege der Ansprache müssen den verschiedenen Zielgruppen (z.B. Altersgruppen, Verkehrsteilnehmergruppen etc.) entsprechend unterschiedlich gewählt werden, um auf Interesse und Akzeptanz zu stoßen. Hauptakteure sind, mit Ausnahme von Überwachung und Ahndung, die freien Träger der Verkehrssicherheitsarbeit.

Maßnahmen in diesen beiden Handlungsfeldern müssen allerdings in einem engen Zusammenhang und verschränkt betrachtet werden, weil sie sich in ihrer Wirksamkeit verstärken können.

Aus diesem Grund sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur künftig bei ihrer Umsetzung stärker mit Verkehrssicherheitskampagnen und -aktionen verknüpft werden. Ziel ist es dabei, die engen Wirkungszusammenhänge und Synergiepotenziale zwischen der Planung des Verkehrssystems, der Gestaltung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums, der Kontrolle des Verkehrsverhaltens und dem Marketing für ein sicheres, stadt- und umweltverträgliches

Mobilitäts- und Verkehrsverhalten darzustellen und gezielt zu nutzen.

Mit Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms im Jahre 2005 wurde das Aktionsprogramm zunächst auf ein bis Ende 2006 terminiertes Maßnahmenbündel konzentriert.

Das Aktionsprogramm 2006 umfasste folgende 12 Maßnahmen:

- Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes „Stadttempo Berlin“
- Erprobung des Sicherheitsaudits für Straßen (SAS) bei der Planung von Verkehrsanlagen
- Sonderauswertung von Verkehrsunfalldaten zur Identifizierung von Sicherheitspotenzialen im Hauptverkehrsstraßennetz
- Einrichtung einer Unfallkommission
- Entschärfung der wichtigsten identifizierten Unfallschwerpunkte
- Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnen
- Anlage von Fußgängerüberwegen
- Entwicklung und Umsetzung von zielgruppen- und themenbezogenen Verkehrssicherheitskampagnen
- Pilotprojekt „Kinderstadtplan Berlin“
- Systematische Einführung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen
- Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen
- Weiterentwicklung eines räumlich und instrumentell differenzierten Konzeptes der Geschwindigkeitsüberwachung

Wesentliche Maßnahmen dieses Aktionsprogramms sind mittlerweile umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Aus diesem Grund wurde 2007 eine Fortschreibung notwendig.

Auf Grundlage einer aktuellen Zwischenbilanz wurde das Aktionsprogramm 2010 entwickelt. Es stellt eine konsequente Fortführung der begonnenen Aktivitäten dar und berücksichtigt dabei die aktuellen Entwicklungen und Erkenntnisse (vgl. Verkehrssicherheitsbericht 2007).

Das Aktionsprogramm 2010 umfasst die in der folgenden Tabelle zusammengestellten 12 Maßnahmen. Diese werden im Weiteren näher erläutert.

Nr.	Maßnahme	
	■ Prävention ■ Therapie	
HANDLUNGSFELD „INFRASTRUKTUR“		
1	Einführung von 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	
HANDLUNGSFELD „MENSCH“		
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

Im Handlungsfeld „Infrastruktur“ ist folgende Maßnahme vorgesehen:

- Einführung des Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS) im Falle des erfolgreichen Abschlusses der Pilotprojekte als Standardinstrument bei Planung und Entwurf von Verkehrsanlagen durch Schulung von Mitarbeiter/innen der planenden Verwaltungen auf Senats- und Bezirksebene

Im Handlungsfeld „Mensch“ wurden sechs präventive Maßnahmen festgelegt:

- Entwicklung und Umsetzung einer mehrjährigen gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskampagne zum Kontext „Stadt-

tempo Berlin“ mit zielgruppenbezogenen Bausteinen insbesondere im Hinblick auf junge Erwachsene bzw. motorisierte Zweiradfahrer und unter Einbeziehung der Aktivitäten im Bereich polizeilicher Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen

- Umsetzung des Projektes „Kinderstadtplan Berlin“ nach erfolgreichem Abschluss des Pilotprojektes auf Grundlage eines anhand der Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt formulierten Handlungsleitfadens

- Ausweitung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen (Grundschulen, weiterführende Schulen Sek. I und Sek. II, berufsbildende Schulen) zur Umsetzung des Schulgesetzauftrages durch Entwicklung von Curricula, Schulungsangeboten für Lehrer/innen, Ausarbeitung von Unterrichtsmaterialien (mit Berlin-spezifischen Inhalten) sowie Initiierung von Schulprojekten zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung unter Nutzung des Instrumentes Wettbewerb

- Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen auf Basis eines ausgearbeiteten Standards für die Betreuung, Gestaltung und Nutzung

- Entwicklung und Abstimmung von Berlin-spezifischen Aktionsformen zur Ansprache der Zielgruppe „Junge Fahrer“ und „Senioren“, bezogen auf junge Fahrer durch Weiterentwicklung von laufenden Programmen für Autofahrer (Pkw, ggf. auch Lieferwagen/Lkw) und motorisierte Zweiradfahrer mit dem Ziel der Vermittlung von spezifischen Anforderungen des Stadtverkehrs, bezogen auf Senioren durch Entwicklung neuer Ansätze insbesondere zur Ansprache der im eigenen Haushalt lebenden älteren Menschen; Durchführung von Pilotprojekten in einzelnen Bezirken

- Aufbau einer Internetplattform als Informations-, Kommunikations- und Kooperationsbasis für Basisaktivitäten mit den Zielsetzungen der Vermittlung von Basisaktivitäten einzelner Kooperationspartner im Berliner Netzwerk an potenzielle Veranstalter/Nutzer, Kontakt- und Kooperationsangebote, gegenseitige Information der Basisakteure, Dokumentation von Good Practice-Beispielen etc.

• Therapie

Das Handlungsfeld „Infrastruktur“ umfasst drei Maßnahmen:

- Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission durch Aktualisierung/Fortführung systematischer Analysen und erweiterte Maßnahmenumsetzung

- Aufstellung und Umsetzung eines Radverkehrsstreifen-Programms für besonders unfallträchtige Strecken und Knotenpunkte bzw. Routen mit systematischer Identifizierung von relevanten räumlichen Handlungsbereichen zur Festlegung von Umsetzungsprioritäten
- Fortführung des Zebrastreifen-Programms

Im Handlungsfeld „Mensch“ sind schließlich zwei therapeutische Maßnahmen vorgesehen:

- Erweiterte Umsetzung der räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung zur Durchsetzung des Gesamtkonzeptes „Stadttempo Berlin“ und in enger Verknüpfung mit flankierender Informationsarbeit im Rahmen der o.g. Verkehrssicherheitskampagne
- Konzeption und Umsetzung einer „Partnerkampagne“ zum Radverkehr zum Abbau von Konflikten und zur Verbesserung des „Klimas“ zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Kraftfahrern, mit gleichzeitiger Prüfung inwieweit straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie z.B. die Freigabe von Radwegen in Gegenrichtung einbezogen werden können.

Eine Maßnahmenübersicht und die Zuordnung zu den Zielgruppen, deren Verkehrssicherheit durch die Maßnahmen hauptsächlich verbessert werden soll, finden sich in den Anhängen 2 und 3.

Basisaktivitäten

Verkehrssicherheitsarbeit ist in vielen Bereichen schon heute Bestandteil alltäglicher Handlungen von öffentlichen und nicht-öffentlichen Institutionen wie auch von einzelnen Menschen innerhalb des Netzwerks der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin.

Die laufenden Basisaktivitäten lassen sich nach folgenden Stichworten gliedern:

- Mobilitäts- und Verkehrserziehung,
- Schulwegsicherung,
- Verkehrstraining / -schulung,
- Aktionstage / -wochen,
- Einzelne Aktionselemente wie Infostände etc.,
- Aufklärungsschriften sowie
- Organisation und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.

Ein deutlicher Schwerpunkt der Basisaktivitäten liegt bei Angeboten und Projekten zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung und betrifft hier vor allem die Zielgruppe der Kinder im Grundschulalter (6- bis 10-Jährige). Einen

größeren Anteil an den Basisaktivitäten haben darüber hinaus Schwerpunktaktionen wie z.B. die Aktion „Toter Winkel“, die sowohl unterschiedliche Altersgruppen als auch verschiedene Arten der Verkehrsteilnahme ansprechen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm setzt auf eine konsequente Weiterentwicklung, Bündelung und Abstimmung der laufenden Einzelaktivitäten. Künftig sollen die verschiedenen Akteure noch mehr von einander wissen und mit ihren unterschiedlichen Aktivitäten konsequent „an einem Strang ziehen“. Die Maßnahme „Aufbau einer Internetplattform“ im Aktionsprogramm 2010 (s.o.) sollen dies gezielt unterstützen. Dem gleichen Grund dient als bereits umgesetzte Maßnahme des Aktionsprogramms 2006 die jährliche Durchführung des „Verkehrssicherheitsforums Berlin“.

Angestrebt wird damit eine enge, verbindliche, langfristig angelegte Kooperation zwischen öffentlichen Aufgabenträgern der Verkehrssicherheitsarbeit und anderen Institutionen, Verbänden und Gruppierungen mit tangierenden Aufgaben und Interessen. Dabei sollen nach Möglichkeit auch weitere nicht-öffentliche Unterstützer (wie z. B. Unternehmen, Gesundheitsdienstleister, Interessenverbände zu Aspekten Verkehr, Mobilität, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit etc.) eingebunden werden.

Die Rollenverteilung der Kooperationspartner soll die jeweiligen Stärken und Potenziale ausnutzen. Gezielte Hilfestellungen erfolgen durch die Senatsebene z. B. in Form von Konzepten und Beratungsleistungen sowie fertigen Infopaketen zum Weitergeben an Zielgruppen.

Eine verstärkte Kooperation bietet einen zusätzlichen Synergieeffekt: Lokale Netzwerke sowie längerfristig angelegte Kooperationen bieten den Beteiligten auch Vorteile im „Tagesgeschäft“, weil sie Informationen auf kurzem Wege ermöglichen. Gezielte Angebote zum Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten (Stichwort: Forum mit „Markt“-Charakter) unterstützen dies.

Auch Vertreter/innen von Zielgruppen sollen an örtlichen Aktionen möglichst direkt beteiligt und darüber hinaus gezielt in Richtung Eigeninitiative ermutigt und unterstützt werden.

Erfolgskontrolle und Nachsteuerung

Die Einführung einer Erfolgskontrolle zum Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010 erforderte Maßnahmen zur Verbesserung der Erkenntnisse zum Verkehrsunfallgeschehen („laufende Feldbeobachtung“) und zur regelmäßigen Überprüfung, inwieweit es gelingt, den formulierten Zielen näher zu kommen.

Eine erste Zwischenbilanz erfolgte aus diesem Grunde Anfang 2007 basierend auf einer differenzierten Analyse der Unfall- und Verunglücktenentwicklung in den Kalenderjahren 2005 und 2006. Die Ergebnisse sind im Verkehrssicherheitsbericht 2007 mittlerweile veröffentlicht.

Der Verkehrssicherheitsbericht soll künftig jährlich herausgegeben werden:

- mit Angaben zur Entwicklung der wichtigsten Eckwerte,
- zur turnusmäßigen Information der Kooperationspartner im Berliner Netzwerk der Verkehrssicherheitsarbeit – unter anderem auch zur Vorbereitung des Verkehrssicherheitsforums – und der interessierten Öffentlichkeit.

Eine Ergänzung der polizeilichen Analysearbeit zur laufenden „Feldbeobachtung“ des Verkehrsunfallgeschehens durch Ausweitung von spezifischen Unfallanalysen im Rahmen der Routinearbeit der Unfalldiagnostik (elektronische Kartierung nach Unfalltypen, Sonderauswertungen zu Kindern, Senioren, Fußgängern, Radfahrern) und Einführung der Unfallkostenanalyse ist vorgesehen.

Anhang 1: Berliner Charta für die Verkehrssicherheit

Präambel und Unterzeichner

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 2006):

Freie Träger:

- ACE Auto Club Europa e.V.
- ADAC Berlin-Brandenburg e.V.
- Arbeitskreis der Verkehrsexperten Berlin-Brandenburg e.V. (i.G.)
- 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)

Behörden:

- Bezirksamt Lichtenberg
- Bezirksamt Neukölln
- Bezirksamt Pankow
- Bezirksamt Treptow-Köpenick
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport
- Senatsverwaltung für Inneres
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Die Charta ist für weiteres Engagement offen, neue Kooperationspartner und „Mitstreiter“ sind erwünscht und gerne gesehen.

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

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.

Anhang 2: Aktionsprogramm 2010 Maßnahmenübersicht

Aktionsprogramm 2010 – Gesamtkatalog der Maßnahmen mit Darstellung wesentlicher Rahmenbedingungen für deren Umsetzung							
Nr.	Maßnahme Prävention Therapie	Veranlasser	Wichtige Mitwirkende	Kostenschätzung in 1.000 €		Herkunft Finanzmittel	Zeitliche Einordnung
			Einmalige Kosten	Jährliche Kosten			
HANDLUNGSFELD „INFRASTRUKTUR“							
1	Einführung von Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS)	SenStadt	Bezirke	30	—*	SenStadt/Bezirke	2007ff
2	Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission (Analyse und Mängelbeseitigung)	SenStadt	Bezirke	—	—*	SenStadt	2008ff
3	Radverkehrsstreifen-Programm für besonders unfallträchtige Strecken und Knotenpunkte bzw. Routen	SenStadt	Bezirke	50	100	SenStadt	2008ff
4	Fortführung des Zebrastreifen-Programms	SenStadt	Bezirke	—	1.000	SenStadt	2007ff
HANDLUNGSFELD „MENSCH“							
5	Entwicklung einer mehrjährigen gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskampagne im Kontext „Stadttempo Berlin“	SenStadt	SenInn/Polizei, Medienpartner	50	2x50**	Mischfinanzierung	2008ff
6	Umsetzung des Projektes „Kinderstadtplan Berlin“	Schulen	Sen BildWissFor	20	30**	Mischfinanzierung	2008ff
7	Ausweitung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Schulen	SenBildWissFor	Schulen, SenStadt	50	?	Mischfinanzierung	2008ff
8	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen	SenStadt	Bezirke	50	?	Mischfinanzierung	2008
9	Entwicklung und Abstimmung von Berlin-spezifischen Aktionsformen zur Ansprache der Zielgruppe „Junge Fahrer“ und „Senioren“	SenStadt	DVR/ACE	50	80**	Mischfinanzierung	2008ff
10	Aufbau einer Internetplattform als Informations-, Kommunikations- und Kooperationsbasis für Basisaktivitäten	SenStadt	ACE	15	5	SenStadt	2007
11	Erweiterte Umsetzung der räumlich und instrumentell differenzierten Geschwindigkeitsüberwachung	SenInn / Polizei	Bezirke	?	?	SenInn	2007ff
12	Konzeption und Umsetzung einer „Partnerkampagne“ zum Radverkehr	ADAC/ADFC	SenStadt	50**	—	Mischfinanzierung	2008
Erläuterungen: ☐ Neue Programmpunkte nach Aktualisierung * Personalkosten ** Öffentliche Ko-Finanzierung ? Klärungsbedarf							

Anhang 3: Aktionsprogramm 2010

Zielgruppenbezug

Aktionsprogramm 2010 – Zielgruppen, deren Verkehrssicherheit durch die Maßnahmen vorrangig verbessert werden soll																
Nr.	Maßnahme Prävention Therapie	Kinder		Jugendliche			Junge Erwachsene			Erwachsene mittleren Alters			Senioren			
		0-14 Jahre		15-17 Jahre			18-24 Jahre			25-64 Jahre			Über 64 Jahre			
		Fuß	Rad	Fuß	Rad	Krad	Rad	Krad	Pkw	Rad	Krad	Pkw	Fuß	Rad	Pkw	
HANDLUNGSFELD „INFRASTRUKTUR“																
1	Einführung von 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	●		●										●		
HANDLUNGSFELD „MENSCH“																
5	Entwicklung einer mehrjährigen gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskampagne zum 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		●		●		●			●			●		●	