



Verkehrssicherheitsbericht 2007

Berlin Sicher Mobil – Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2010

Inhalt

Einleitung: Der Verkehrssicherheitsbericht als neues Evaluationsinstrument zum Verkehrssicherheitsprogramm	3
Verkehrsunfallentwicklung 2000-2006: Grundlegende Trends und wesentliche Ergebnisse der differenzierten Analysen	4
Aktionsprogramm: Stand der Umsetzung und Perspektiven	11
Basisaktivitäten und Kooperation: Langjähriges Engagement für die Verkehrssicherheit in Berlin	14

Impressum

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung VII

Referat VII A
Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik und der Verkehrssicherheit,
Verkehrsentwicklungsplanung
Dr. Friedemann Kunst
Joachim Krey

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

Berlin im Juni 2007

Einleitung

Der Verkehrssicherheitsbericht als neues Evaluationsinstrument zum Verkehrssicherheitsprogramm

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“ (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.

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 einmal 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.

Der nun erstmalig 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 Bericht 2007 enthält eine differenzierte Analyse der Verkehrsunfallentwicklung in Berlin bis Ende 2006 und stellt darüber hinaus den bis zu diesem Zeitpunkt erreichten Umsetzungsstand des Aktionsprogramms dar.

Auf ein Benchmarking zur Bewertung der Berliner Verkehrsunfalldaten und -entwicklung im Kontext von anderen deutschen und europäischen Großstädten wurde bewusst verzichtet. Zum einen ist ein Vergleich bereits aufgrund der je gegebenen unterschiedli-

chen Strukturen (Stadtstruktur, Verkehrsstruktur und -system, demografische Struktur und Entwicklung etc.) wenig aussagekräftig. Zum anderen sind die verfügbaren Daten auch wegen häufig unterschiedlicher Erhebungsstrukturen nur schwer vergleichbar.

Auf der Ebene der Konzepte und Maßnahmen bleiben andere deutsche und europäische Großstädte selbstverständlich im Fokus, insbesondere wenn es um innovative Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit geht.

Der Verkehrssicherheitsbericht wird künftig jährlich vorgelegt werden. Ein Berichtsentwurf soll vorab jeweils als zentrale Arbeits- und Diskussionsgrundlage für das Verkehrssicherheitsforum dienen. Mit dieser zeitlichen Bindung – das Verkehrssicherheitsforum tagt im Juni – ist die Herausgabe des Verkehrssicherheitsberichtes auch künftig zur Jahresmitte vorgesehen.

Verkehrsunfallentwicklung 2000-2006

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 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. Die bis 2005 ähnlich verlaufende günstige Entwicklung bei den Verunglücktenzahlen setzte sich dagegen 2006 nicht weiter fort. 17.170 Menschen wurden im Jahr 2006 bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, 1.897 davon schwer, 74 Menschen wurden getötet.

Der Anteil der Schwerverletzten und Getöteten an allen Verunglückten liegt seit Ende der 90er Jahre nahezu unverändert bei 12 %.

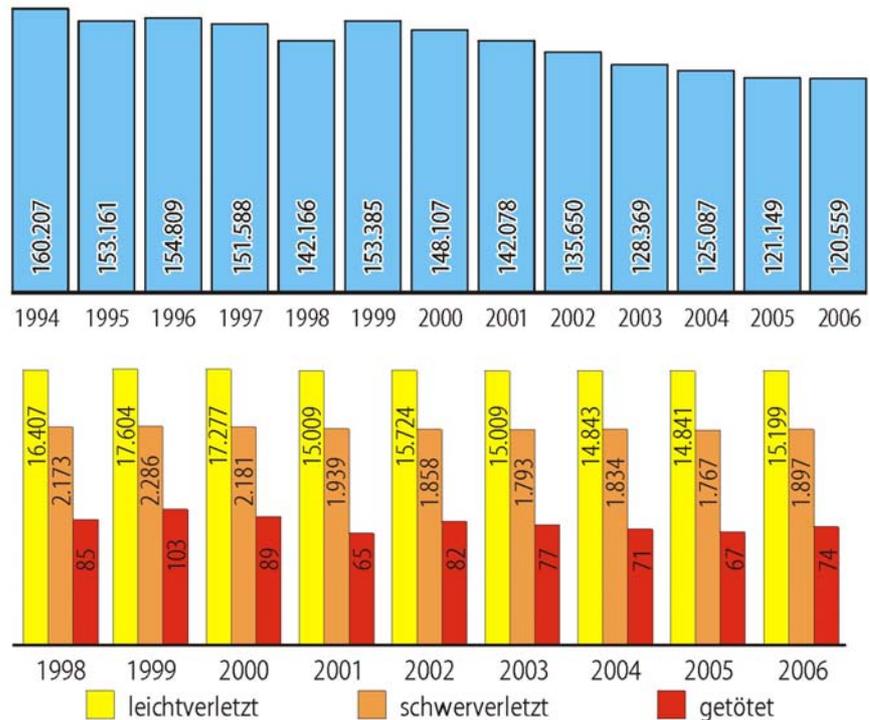
Die Grafiken machen gleichzeitig deutlich, dass die Entwicklung von Jahr zu Jahr sehr uneinheitlich verlaufen kann. Beispielsweise stieg die Anzahl der Verunglückten nach relativ günstigen Bilanzen in den Jahren 1998, 2001 und 2005 im Folgejahr jeweils wieder deutlich an. 2006 stieg die Zahl der Schwerverletzten auf ein ähnliches Niveau wie 2001 bzw. 2002, die Verunglücktenzahl insgesamt etwa auf das Niveau von 2003. Die bisher günstigste Bilanz von 2001 bei den getöteten Personen wurde seither nicht wieder erreicht.

Um solche jährlichen Schwankungen auszugleichen und zuverlässigere Vergleichsdaten zur Bewertung des Entwicklungstrends zu erhalten, wurde eine differenzierte Unfallanalyse auf Basis von Mehrjahresmittelwerten durchgeführt.

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 1994-2006, unten: Verunglückte nach Verletzungsschwere 1998-2006



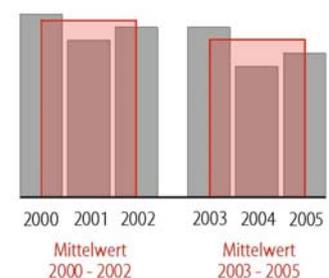
den Kalenderjahren 2000 bis 2006 und beschränkt sich auf die Unfälle mit Personenschaden und die dabei verunglückten Personen.

Hintergrund ist, dass das Verkehrssicherheitsprogramm – wie zu Anfang dargestellt – 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 sieben Kalenderjahren wurden Mittelwerte für die Jahre 2000-2002, 2003-2005 und 2004-2006 gebildet und einander gegenübergestellt, um eine zuverlässige Trendentwicklung beschreiben zu können. Als Bezugsgröße wurden Einwohnerwerte verwendet, d.h. die Verunglückten wurden auf 100.000 Einwohner der jeweils betrachteten Verunglücktengruppe (z.B. Altersgruppe oder Geschlecht) bezogen.

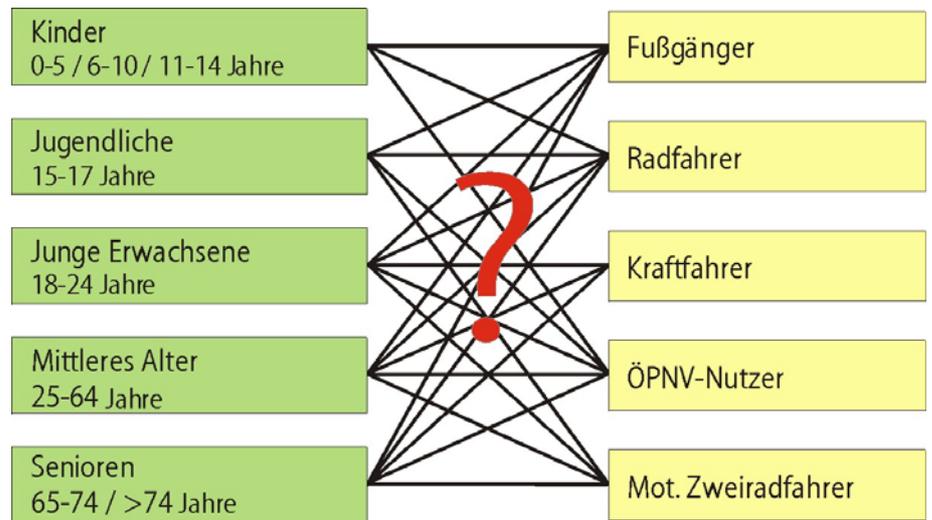
Im Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung der Verunglückten wurden darüber hinaus vorliegende Modal-Split-Daten für Berlin (Bezugsjahr 1998) herangezogen. Die Bezugsgröße „Verkehrsleistung“ konnte nicht verwendet werden, weil hierzu für Berlin keine differenzierten Daten vorliegen.

Einige wichtige Begriffe werden im Glossar auf dieser Seite nochmals 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.

Die Altersgruppen der Kinder und Senioren wurden gegenüber der polizeilichen Ver-



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

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

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

Wesentliche Ergebnisse, die sich auf Basis der Drei-Jahres-Mittelwerte für 2000-2002, 2003-2005 und 2004-2006 ergeben haben, werden im Folgenden dargestellt.

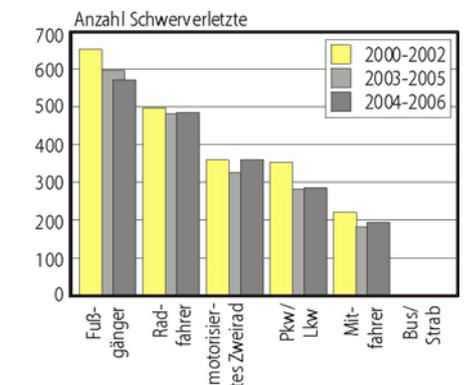
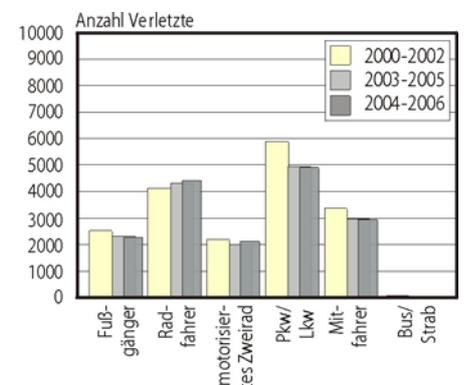
Grundlegende Trends im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme der Verunglückten

Die Anzahl der Verunglückten ging im betrachteten Zeitraum, wie die obere Grafik in der rechten Spalte verdeutlicht, bei allen Verkehrsteilnehmern mit Ausnahme der Radfahrer kontinuierlich zurück. Besonders deutlich fielen die Rückgänge bei Autofahrern (minus 16%), Mitfahrern¹ (minus 13%) und Fußgängern (minus 11%) aus. Bei motorisierten Zweiradfahrern war ein Minus von 4% zu verzeichnen, wobei allerdings der Drei-Jahres-Mittelwert von 2004-2006 gegenüber 2003-2005 wieder leicht zunahm. Ein deutlicher Rückgang ergab sich bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, allerdings bei sehr geringen Absolutwerten von 63 bzw. 43 Verunglückten im Mittel der betrachteten Jahre.

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

Bei Radfahrern war dagegen im Vergleichszeitraum ein kontinuierlicher Anstieg um insgesamt 7% zu beklagen.

Im Hinblick auf die Verletzungsschwere (Grafik ganz unten) ergibt sich im mittelfristigen Trend qualitativ ein ähnliches Bild. Mit Ausnahme der Fußgänger stiegen die Drei-Jahres-Mittelwerte allerdings von 2003-2005 auf 2004-2006 wieder an.



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

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, Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV).

Verkehrsleistung = Die Länge des im Verkehr zurückgelegten Weges 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.

Die Verletzungsschwere blieb bei den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen im Vergleichszeitraum nahezu unverändert, fiel allerdings unterschiedlich aus: Während rund ein Viertel der verunglückten Fußgänger (25-26 %) schwer verletzt wurden, betrug dieser Anteil bei motorisierten Zweiradfahrern 16-17 %, bei Radfahrern 11-12 %, bei Autofahrern und Mitfahrern je 6-7 %, bei öffentlichen Verkehrsmitteln 2 %.

Im Vergleich der Anteile am Modal-Split, an den Verunglückten und an den Personen mit schweren Verletzungen ergeben sich folgende Zusammenhänge (untere Grafik):

- Der Anteil der motorisierten Zweiräder liegt in Bezug auf die Verunglückten und die schweren Verletzungen deutlich über dem Modal-Split-Anteil und wächst mit der Verletzungsschwere sogar 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 gleichzeitig 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 zwar einen etwas höheren Anteil bei den Verunglückten als beim Modal-Split auf, der Anteil der schweren Verletzungen ist jedoch vergleichbar.
- Mit Abstand am günstigsten schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel ab, deren Anteil am Modal-Split mit 27 % mehr als ein Viertel beträgt, während die Anteile bei Verunglückten und schweren Verletzungen jeweils unter einem Prozent liegen.

Fazit: Jede dritte Person mit schweren Verletzungen verunglückt als Fußgänger, jede vierte als Radfahrer, jede sechste mit einem motorisierten Zweirad oder als Autofahrer, jede zehnte als Mitfahrer. Fußgänger und Radfahrer stellen vor diesem Hintergrund die beiden bedeutsamsten Risikogruppen dar.

Grundlegende Trends im Hinblick auf das Alter der Verunglückten

Im Mittel der Jahre 2004-2006 verunglückten im Berliner Stadtgebiet rund:

- 1.300 Kinder (0-5 Jahre),
- 570 Jugendliche (15-17 Jahre),
- 2.580 junge Erwachsene (18-24 Jahre),
- 11.000 Erwachsene mittleren Alters (25-64 Jahre) und
- 1.280 Senioren (ab 65 Jahre).

Im Vergleich zum Mittelwert aus 2000-2002 ergaben sich damit in allen Altersgruppen mit Ausnahme der Senioren Rückgänge. Gleichzeitig waren im Vergleich zum Mittelwert 2003-2005 allerdings teilweise Zunahmen zu verzeichnen.

Diese Veränderungen müssen vor dem Hintergrund des sich vollziehenden demografischen Wandels betrachtet und entsprechend relativiert werden.

Mit der Bezugsgröße „Einwohner“ wird im Folgenden zur Bewertung der Analyseergebnisse berücksichtigt, dass sich die Anteile der verschiedenen Altersgruppen aufgrund der demografischen Entwicklung laufend verändern. Im Trend nimmt derzeit beispielsweise – nicht nur in Berlin, sondern bundesweit – der Anteil der Kinder und der Erwachsenen mittleren Alters (25-64 Jahre) ab, der Anteil der Senioren dagegen deutlich zu. In Berlin beispielsweise ging allein schon innerhalb

von 3 Jahren (2003-2005) der Anteil der 0- bis 14-Jährigen von 13,1 % auf 12,2 % und der 25- bis 64-Jährigen von 60,1 % auf 59,3 % zurück, während der Anteil der Über 64-Jährigen von 15,0 % auf 16,6 % anstieg.

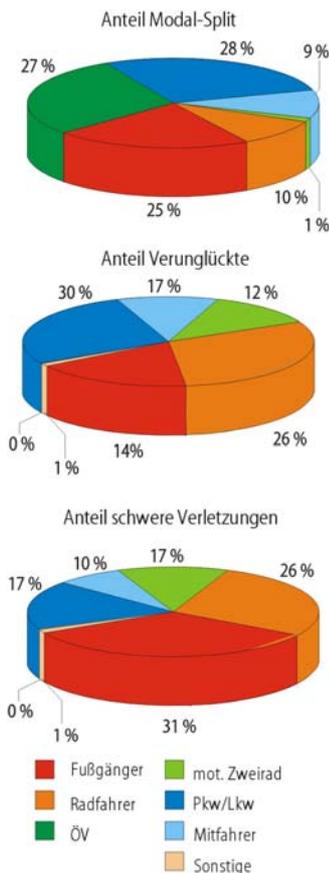
Bezogen auf ihren Einwohneranteil wiesen die verschiedenen Altersgruppen, mit Ausnahme der Senioren, im betrachteten Zeitraum von bei den Verunglückten durchweg günstige Entwicklungstrends auf (Grafik auf Seite 7 ganz oben). Am höchsten fiel der Rückgang der Mittelwerte von 2000-2002 auf 2004-2006 mit minus 17 % bei den 11- bis 14-Jährigen aus, gefolgt von den 18- bis 24-Jährigen mit minus 12 %. Bei den 65- bis 74-Jährigen war dagegen ein Zuwachs von 7 %, bei den Über 74-Jährigen von 3 % zu verzeichnen.

Betrachtet man nur die aktiv am Straßenverkehr Beteiligten (Fußgänger und Fahrer, ohne Mitfahrer), so fielen die Rückgänge bei den Unter 6-Jährigen, 6- bis 10-Jährigen und 18- bis 24-Jährigen mit 19 %, 18 % und 21 % nochmals deutlich höher aus, während die Veränderungen in den übrigen Altersgruppen etwa gleich blieben.

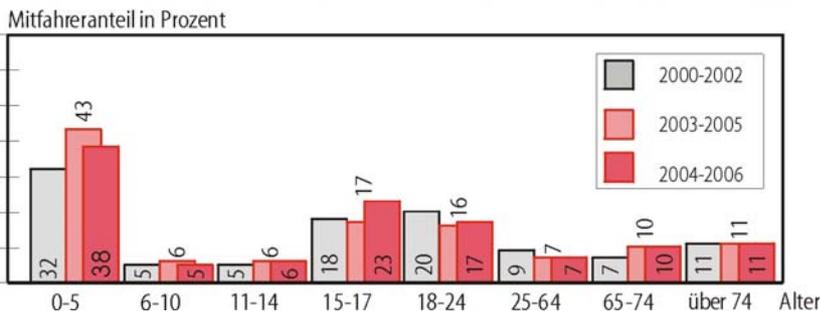
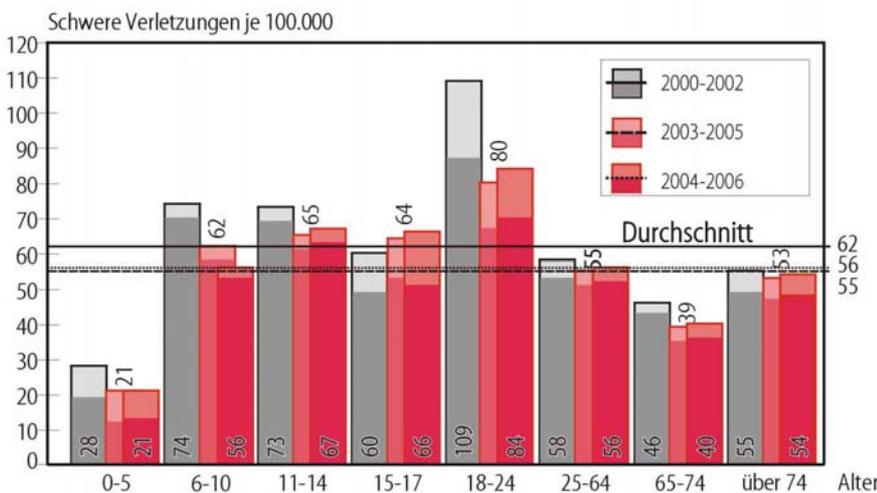
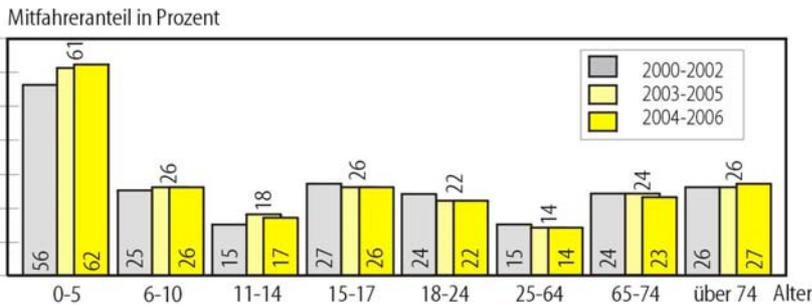
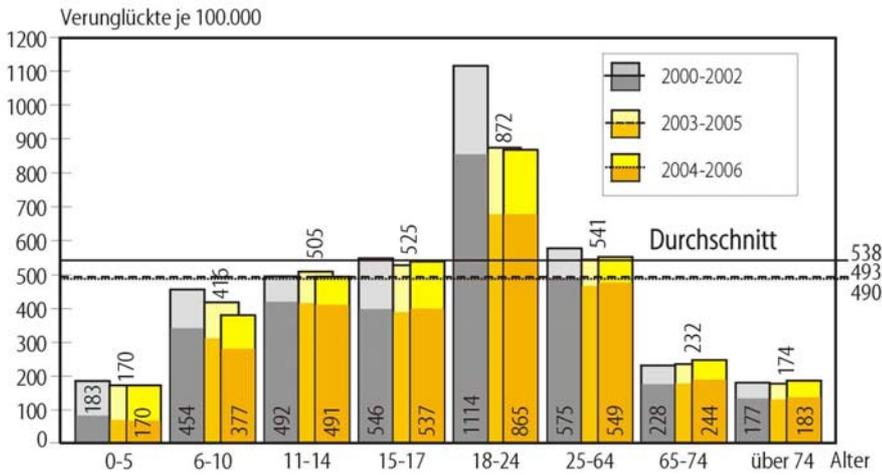
Die Grafik zu den Mitfahreranteilen bei den Verunglückten in den einzelnen Altersgruppen (Seite 7, zweite Grafik von oben) macht deutlich, dass die 11- bis 14-Jährigen und die 25- bis 64-Jährigen offenbar die aktivsten Verkehrsteilnehmer sind, der Mitfahreranteil an den Verunglückten ist hier entsprechend gering. In den übrigen Altersgruppen liegt dieser Anteil dagegen bei rund einem Viertel, bei den Unter 6-Jährigen sogar bei fast zwei Dritteln.

Bei den Personen mit schweren Verletzungen (Seite 7, dritte Grafik von oben) ergibt sich qualitativ ein ähnliches Bild wie bezogen auf alle Verunglückte. Allerdings liegen die Zahlenwerte – und damit das entsprechende Risiko – bei den Senioren hier bereits nahe am Durchschnitt, während die Werte bei den Unter 6-Jährigen wiederholt deutlich unter, diejenigen der 18- bis 24-Jährigen deutlich über Durchschnitt ausfallen.

Der Mitfahreranteil ist bezogen auf schwere Verletzungen (Grafik Seite 7 ganz unten) ebenfalls am höchsten bei den Unter 6-Jährigen, gefolgt von den 15- bis 17-Jährigen und 18- bis 24-Jährigen mit jeweils rund 20 % sowie den 65- bis 74-Jährigen und Über 74-Jährigen mit je 10-11 %. Die übrigen Altersgruppen liegen unter diesen Werten.



Anteile der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen im Vergleich von Modal-Split, Verunglückten und Personen mit schweren Verletzungen (Modal-Split-Werte für Berlin 1998 nach StEP Verkehr, Verunglückte/Schwerverletzte im Drei-Jahres-Mittel)



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)

Der Anteil der Personen mit schweren Verletzungen an allen Verunglückten ist bei der Altersgruppe der Über 74-Jährigen mit rund 36 % am höchsten, gefolgt von den Altersgruppen der 0- bis 5-Jährigen, 6- bis 10-

Jährigen und 65- bis 74-Jährigen mit jeweils rund 20 %. Bei den Altersgruppen der 18- bis 24-Jährigen und 25- bis 64-Jährigen liegt dieser Anteil dagegen mit rund 10-11 % am niedrigsten.

Fazit: Das höchste Risiko liegt bei den jungen Erwachsenen (18- bis 24-Jährige), auch weil hier ein hoher Mitfahreranteil betroffen ist. Wenn Senioren verunglücken, werden sie überproportional häufig schwer verletzt, insbesondere in der Altersgruppe der Über 74-Jährigen.

Geschlechtsspezifische Zusammenhänge

Weibliche Personen verunglücken insgesamt betrachtet – aber auch in Bezug auf die einzelnen Alters- und Verkehrsteilnahme-gruppen – seltener als männliche Personen und werden weniger häufig schwer verletzt. Im Folgenden die wichtigsten Relationen:

- Kinder und Jugendliche: Jungen verunglücken rund 1,7-mal häufiger als Mädchen und in gleicher Größenordnung liegt ihr Anteil bei der schweren Verletzungen.
- Junge Erwachsene und Erwachsene mittleren Alters: Männer verunglücken rund 1,5-mal häufiger als Frauen und werden rund doppelt so häufig schwer verletzt.
- Senioren: Männer verunglücken rund 1,7-mal häufiger als Frauen, werden allerdings nur geringfügig häufiger als Frauen (1,2-mal) schwer verletzt.
- 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 (1,6-mal) schwer verletzt.
- 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, werden jedoch 3,6-mal häufiger schwer verletzt.
- Öffentliche Verkehrsmittel: Hier ist die Anzahl der Verunglückten und schwer Verletzten im Verhältnis zu den übrigen Arten der Verkehrsteilnahme äußerst gering, wobei überwiegend Männer verunglücken.

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 1,6-mal häufiger als Frauen und werden 1,8-mal häufiger schwer verletzt. Die Relationen sind dabei leicht rückgängig, das heißt Frauen und Mädchen „holen auf“. Inwieweit dies auf Veränderungen bei der geschlechtsspezifischen

Verkehrsleistung oder auf Anpassungen beim Verkehrsverhalten zurückzuführen ist, 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 2003-2005 und 2004-2006 je nach Altersgruppe und Verkehrsteilnahme unterschiedliche Trends zu verzeichnen sind.

Die wichtigsten Erkenntnisse werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

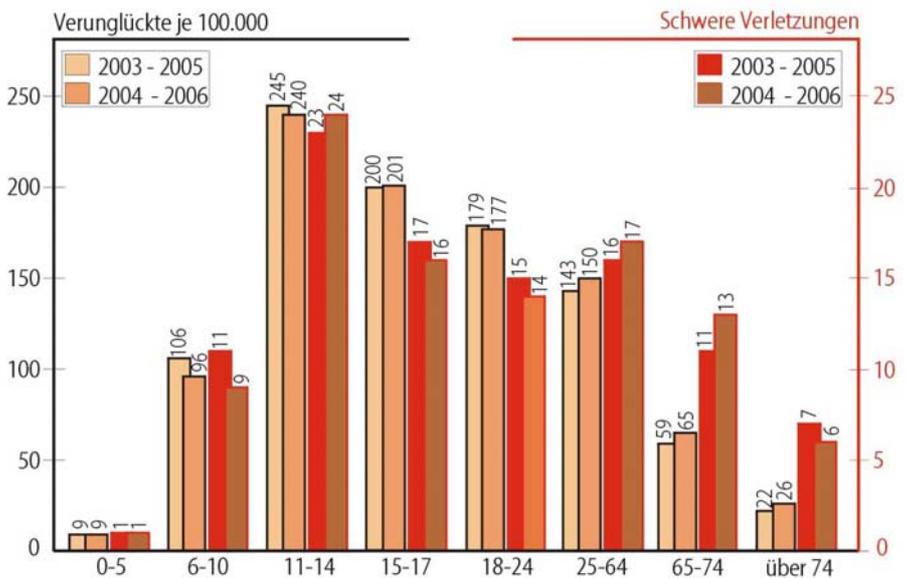
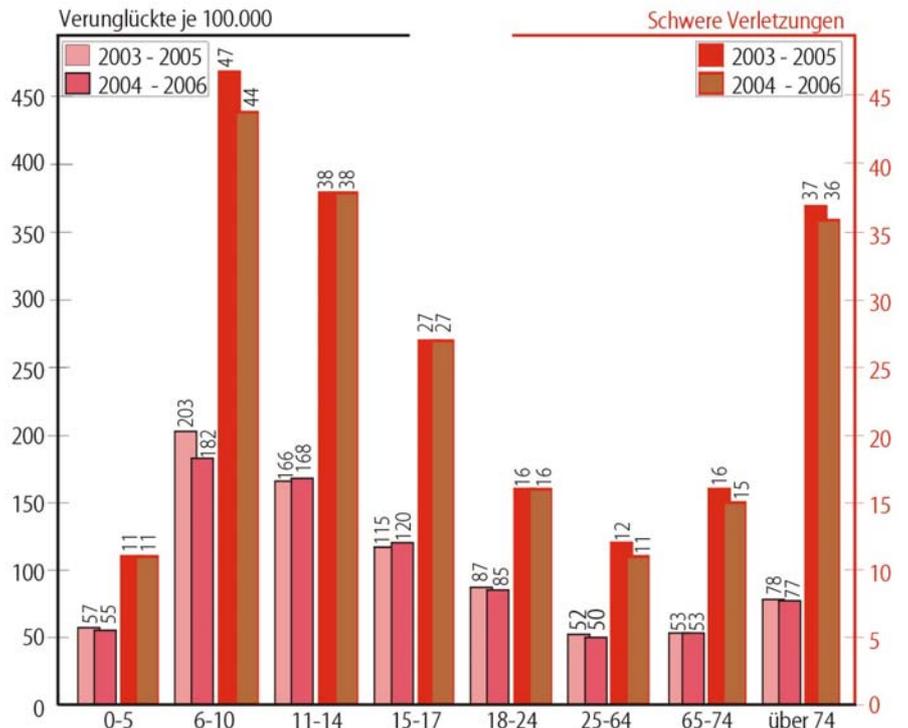
• **Fußgänger**

Bezogen auf den Einwohneranteil verunglückten Kinder im Grundschulalter als Fußgänger am häufigsten, gefolgt von den älteren Kindern (11 bis 14 Jahre). Ein vergleichbares Profil ergibt sich im Hinblick auf die schweren Verletzungen. Hier ergibt sich für die Über 74-jährigen ein vergleichbar hohes Risiko.

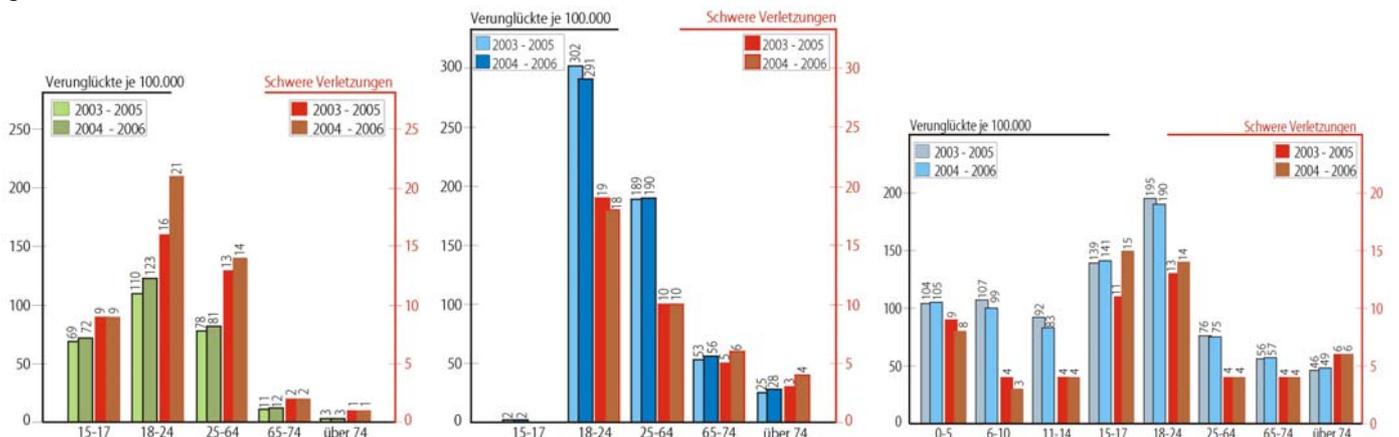
Im aktuellen Trend waren bei 6- bis 10-jährigen Fußgängern deutliche Verbesserungen zu verzeichnen, bei den übrigen Altersgruppen blieben die Werte weitgehend identisch.

• **Radfahrer**

Als Radfahrer verunglücken ältere Kinder (11- bis 14-Jährige) in Relation zu ihrem Einwohneranteil am häufigsten. An zweiter Stelle liegen die Jugendlichen, gefolgt von den jungen Erwachsenen. Bei den schweren Verletzungen zeigt sich ein qualitativ ähnliches Bild. Der gesamte Altersbereich von 15 bis 64 Jahren liegt hier in vergleichbarer Größenordnung, bei älteren Menschen steigt das Risiko im Hinblick auf schwere Verletzungen an.



Entwicklung bei Verunglückten und Personen mit schweren Verletzungen im Vergleich der Mittelwerte von 2003-2005 und 2004-2006 – ganz oben: Fußgänger, oben: Radfahrer, unten links: motorisierte Zweiradfahrer, unten Mitte: Autofahrer, unten rechts: Mitfahrer (alle Verkehrsmittel) – Hinweis: Man beachte die teilweise unterschiedlichen Maßstäbe der einzelnen Grafiken.



Im aktuellen Trend zeigen sich eher geringfügige Veränderungen. Am günstigsten stellt sich der Trend bei den Kindern im Grundschulalter dar, ungünstige Trends ergeben sich bei den Altersgruppen ab 25 Jahren.

• **Motorisierte Zweiradfahrer**

Den höchsten Anteil in Relation zu ihrem Einwohneranteil weisen hier die jungen Erwachsenen auf und zwar sowohl im Kontext aller Verunglückten wie auch bei den schweren Verletzungen. Während der Anteil der Jugendlichen in Bezug auf alle Verunglückten nur geringfügig unter demjenigen der Erwachsenen mittleren Alters liegt, werden Erwachsene im Vergleich deutlich häufiger schwer verletzt als Jugendliche.

Alarmierend wirkt im aktuellen Trend der letzten beiden Jahre bezogen auf beide Kenngrößen – Verunglückte insgesamt wie schwere Verletzungen – die Zunahme bei den jungen Erwachsenen.

• **Autofahrer**

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

Im aktuellen Trend ergibt sich bei den jungen Erwachsenen ein leichter Trend nach unten, während die Werte bei den Erwachsenen mittleren Alters stagnierten und bei den Senioren – auf insgesamt niedrigem Niveau – leicht anstiegen.

• **Mitfahrer**

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

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

Unfallursache	Kinder			Jugendliche	Junge Erwachsene	Erwachsene mittleren Alters	Senioren				
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	65-74		> 74		
Nur Anteile über 10 % bei einer Basis von mehr als 50 Unfällen											
	Fuß	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad	Rad
				Motor. Zweirad	Motor. Zweirad	Pkw	Motor. Zweirad	Motor. Zweirad	Pkw	Motor. Zweirad	Pkw
Zu geringer Abstand				●		●	○	●		○	●
Fehler beim Abbiegen						●	○		○	●	●
Nicht beachten der Vorfahrt						○	○		○		○
Nicht angepasste Geschwindigkeit				●	○	○	○	○			
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr		○	●	●	●	○	○	○			
Benutzen falscher Fahrbahnteile		●	●	●	●	●	●	●			
Fehler bei Überschreiten der Fahrbahn	●	●	●	●	○	●	○	○		●	
Rotlichtmissachtung						○		○		○	
Alkoholeinfluss						○	○				
Plötzliches Hervortreten hinter Hindernissen	○	○	●	○	○	○		○		○	

Maßgebliche Unfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden, differenziert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung

Haupttrisikogruppen bei den Mitfahrern sind die Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Daneben müssen auch die jungen Kinder (0-5 Jahre) berücksichtigt werden, weil hier der Mitfahreranteil an den Verunglückten deutlich über 50 % liegt.

Im aktuellen Trend ergeben sich bezogen auf die Gruppe der Mitfahrer deutlichere Abnahmen bei den Kindern im Schulalter (6-14 Jahre). Bei den Jugendlichen ist die Zunahme im Hinblick auf schwere Verletzungen auffällig. Die Werte bei den übrigen Altersgruppen weisen demgegenüber keine besonderen Auffälligkeiten auf.

Maßgebliche Unfallursachen im Kontext der Altersgruppen

Maßgebliche Unfallursachen (obere Grafik) 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 Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Benutzen falscher Fahrbahnteile“ (häufig betrifft Letzteres das Befahren von Radwegen in falscher Richtung oder von nicht für Radfahrer frei gegebenen Gehwegen),
- bei motorisierten Zweiradfahrern vor allem die Ursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“, daneben auch „Zu geringer Abstand“,
- bei Autofahrern vor allem die Ursachen „Zu geringer Abstand“ und „Fehler beim Abbiegen“ sowie in etwas geringerem

Umfang noch „Nicht beachten der Vorfahrt“ sowie bei jungen Erwachsenen „Nicht angepasste Geschwindigkeit“.

Die dargestellten Gewichtungen sind nahezu altersunabhängig und blieben auch im mehrjährigen Vergleich unverändert.

Wie die Verkehrsofferbilanzen der Polizei verdeutlichen, spielt in Bezug auf die Unfallschwere die Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ insgesamt betrachtet eine maßgebliche Rolle.

Relative Unfallrisiken im Vergleich der einzelnen Stadtbezirke

Die Grafik auf der folgenden Seite stellt auf Basis des Mittelwertes für die Jahre 2003-2006 dar, welche Stadtbezirke im Kontext von Altersgruppen und Verkehrsteilnahme ein erhöhtes Risikopotenzial aufweisen. Die Auswertung erfolgte in Relation zum Anteil der Altersgruppen an der jeweiligen Einwohnerzahl im Stadtbezirk und betrifft die Verunglückten unabhängig von der Verletzungsschwere.

Der Bezirk Mitte ist insgesamt betrachtet am häufigsten betroffen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt hier, nahezu gleichgewichtig auf die Verkehrsarten verteilt, bei den jungen Erwachsenen und den Erwachsenen mittleren Alters.

In Bezug auf die Erwachsenen unterschiedlicher Altersgruppen ist auch der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf stärker betroffen.

Bezirke	Kinder			Jugendliche	Junge Erwachsene				Erwachsene mittleren Alters				Senioren						
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	18-24	18-24	18-24	25-64	25-64	25-64	25-64	65-74	65-74	65-74	65-74	> 74	> 74	> 74
Charlottenburg-Wilmersdorf																			
Friedrichshain-Kreuzberg	●																		
Lichtenberg		○																	
Marzahn-Hellersdorf			○																
Mitte	●	○	○	○		●	●	○	●	●	○	●						○	
Neukölln	○	○				●			●	●	○	●							
Pankow			○	○	○				○										
Reinickendorf																			○
Spandau																			○
Steglitz-Zehlendorf				○					○										○
Tempelhof-Schöneberg									○										○
Treptow-Köpenick			○	●	○	○	●												

Überdurchschnittliche Risikopotenziale im Unfallgeschehen in den einzelnen Stadtbezirken im Zusammenhang von Alter und Verkehrsteilnahme

Bei den Altersgruppen der (älteren) Kinder und Jugendlichen sind neben dem Bezirk Mitte auch die beiden Bezirke Treptow-Köpenick und Pankow noch stärker betroffen.

Deutlich über dem Durchschnitt liegen im Hinblick auf die Verkehrsteilnahme:

- der Bezirk Mitte bei den Fußgängern,
- die Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg bei erwachsenen Radfahrern, die Bezirke Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf bei Kindern und jugendlichen Radfahrern, der Bezirk Pankow bei Radfahrern im Kindes- bis jungen Erwachsenenalter,
- die Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf bei erwachsenen motorisierten Zweiradfahrern sowie Neukölln und Steglitz-Zehlendorf bei jugendlichen Zweiradfahrern,
- die Bezirke Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf bei erwachsenen Autofahrern.

Die dargestellten Zusammenhänge spiegeln unterschiedliche Rahmenbedingungen wieder, beispielsweise die Nutzungsdichte in den jeweiligen Bezirken oder auch das Verkehrsaufkommen dort insgesamt sowie nach unterschiedlichen Reisezwecken. Hilfreich erscheinen die Analyseergebnisse daher vor allem im Zusammenhang mit der Frage geeigneter Bereiche für Schwerpunktaktionen oder Pilotprojekte.

Schlussfolgerungen aus den Analysen

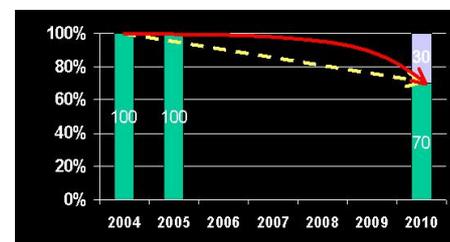
Grundsätzlich zeigen die Ergebnisse der differenzierten Unfallanalysen in mittel- und langfristiger Perspektive einen positiven

Trend. Sie entsprechen zugleich qualitativ dem Bundestrend.

Die aktuelle Entwicklung, wie sie sich im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen, aber auch der einwohnerbezogenen Mittelwerte von 2003-2005 und 2004-2006 darstellt, erfordert dennoch eine weiterhin kritische Beobachtung in den Folgejahren. Sie unterstützt gleichzeitig die bereits in den Vorjahren gewonnene Erkenntnis, dass sich die anspruchsvolle Zielsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms – „Minus 30 %“ (siehe Seite 3) – ohne deutliche Verstärkung und Konzentration der Aktivitäten bis zum Jahr 2010 nicht erreichen lässt.

Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms im vorliegenden Analysezeitraum der Kalenderjahre 2005 und 2006

erst in Vorbereitung waren und selbst bei einem zwischenzeitlich erzielten kurzfristigen Einstieg in die Umsetzungsphase nur mit Zeitverzögerung wirken können (siehe kleine Grafik). Eine durchschnittliche Reduzierung um 5 % jährlich wäre insofern kein angemessenes Zielmaß. Relevante Wirkungen sind vielmehr realistisch erst in den Jahren 2008 bis 2010 zu erwarten.



Rot = Wünschenswerter und zugleich realistischer Verlauf: Ein durchschnittlicher Rückgang der Verunglückten wäre unrealistisch, die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms müssen erst zur Wirkung gelangen

Vor diesem Hintergrund machen die Analyseergebnisse 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 Radfahrer, motorisierte Zweiradfahrer und Pkw-Fahrer. Einen besonderen Fokus erfordert darüber hinaus die Gruppe der über 74-jährigen Fußgänger, weil hier Verunglückte besonders häufig schwer verletzt werden.

	Fußgänger	Radfahrer	Mot. Zweiradfahrer	Pkw-Fahrer	
Kinder					
6-10 Jahre	●	○	Jüngere Kinder		
11-14 Jahre	●	●			
Jugendliche					
15-17 Jahre	●	●	○	Ältere Kinder / Jugendliche	
Junge Erwachsene					
18-24 Jahre	○	●	●	●	Junge Erwachsene
Mittleres Alter					
25-64 Jahre					
Senioren					
> 74 Jahre	●	○			(Ältere) Senioren

Legende: ● Hohes Risikopotenzial ○ Erhöhtes Risikopotenzial / Prophylaxe

Risikogruppen im Zusammenhang von Alter und Verkehrsteilnahme

Aktionsprogramm

Stand der Umsetzung und Perspektiven

Das Aktionsprogramm 2006 umfasst folgende 12 Maßnahmen:

- 1 Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes „Stadttempo Berlin“
- 2 Erprobung des Sicherheitsaudits für Straßen (SAS) bei der Planung von Verkehrsanlagen
- 3 Sonderauswertung von Verkehrsunfall- daten zur Identifizierung von Sicherheitspotenzialen im Hauptverkehrsstra- ßennetz
- 4 Einrichtung einer Unfallkommission
- 5 Entschärfung der wichtigsten identifi- zierten Unfallschwerpunkte
- 6 Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnen
- 7 Anlage von Fußgängerüberwegen
- 8 Entwicklung und Umsetzung von ziel- gruppen- und themenbezogenen Ver- kehrssicherheitskampagnen
- 9 Pilotprojekt „Kinderstadtplan Berlin“
- 10 Systematische Einführung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertages- stätten und Schulen
- 11 Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen
- 12 Weiterentwicklung eines räumlich und instrumentell differenzierten Konzeptes der Geschwindigkeitsüberwachung

Der zu diesen Maßnahmen Ende 2006 er- reichte Umsetzungsstand wird im Folgenden dargestellt.

Entwicklung und Umsetzung eines Ge- samtkonzeptes „Stadttempo Berlin“

Ziel ist ein stadtgemessenes, straßentyp- abhängiges und situationsbezogenes Ge- schwindigkeitsverhalten der Verkehrsteil- nehmer, das durch Information und Kommu- nikation (vgl. Maßnahme 8), veränderte Regeln bzw. Anordnungen und verbesserte Überwachung (vgl. Maßnahme 12) herbeige- führt werden soll.

Auf Basis von differenzieren Voruntersu- chungen wurden 2005 bis Anfang 2006 in 16 Abschnitten des Hauptverkehrsstraßen-

netzes mit einer Gesamtlänge von rund 6 km Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h (ganztags) angeordnet. Damit wer- den die Tempobeschränkungen im Haupt- verkehrsstraßennetz während der Tageszeit von rund 3,5 % auf rund 3,8 % der Gesamt- netzlänge ausgeweitet.

Im Übrigen liegt der größte Teil des restlichen Berliner Straßennetzes in Tempo 30-Zonen. Bezogen auf das gesamte Straßennetz erhöht sich der Anteil mit Tempobeschränkungen (tagsüber) damit auf rund 72,4 %.

In einer Wirkungsanalyse zu den zusätzlichen Anordnungen wurden mit den Werten des Jahres 2006 neben den erreichten Sicher- heitsgewinnen auch die Entlastungswirkun- gen im Hinblick auf Luftschadstoffe (Stick- stoffoxide, Feinstaub etc.) und Lärm unter- sucht. Die Anordnung von Tempo 30 hat in allen untersuchten Straßenabschnitten zu einer Verringerung der Geschwindigkeit um 10-15 % geführt. Neben Lärm- und Luft- schadstoffentlastungen konnte in einigen Fällen auch ein Rückgang der Anzahl und Schwere der Unfälle festgestellt werden. Diese Effekte wurden ohne zusätzliche poli- zeiliche Überwachung erzielt.



Streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Lärmminde- rung und Verbesserung der Luftqualität

Die Mitwirkung der Polizei in Form einer zumindest punktuellen Überwachung kann den Erfolg der Maßnahme noch verstärken.

Ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkun- gen zur Verringerung des nächtlichen Ver- kehrslärms werden 2007 umgesetzt, sind jedoch bezüglich des Aspektes der Verkehrs- sicherheit weniger relevant.

Erprobung des Sicherheitsaudits für Stra- ßen (SAS) bei der Planung von Verkehrs- anlagen

Bei dem Sicherheitsaudit für Straßen handelt es sich um ein relativ neues Instrument zur systematischen Überprüfung von Entwurfs- planungen zum Neu- und Umbau von Stra- ßen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der künftigen Nutzer. Ein besonderes Einsatz- feld sind Stadtstraßen, weil hier vielfältige Anforderungen und Ansprüche unterschied- licher Nutzergruppen zu berücksichtigen sind.

Pilotaudits für einige ausgewählte Straßen- bauprojekte in Verbindung mit der Schulung verwaltungsinterner „Auditoren“ sind für 2007 in Vorbereitung. Damit soll sicherge- stellt werden, dass Verkehrssicherheit künftig bei straßenräumlichen Entwurfsaufgaben noch konsequenter als bisher Berücksichti- gung findet.

Sonderauswertung von Verkehrsunfall- daten zur Identifizierung von Sicher- heitspotenzialen im Hauptverkehrsstra- ßennetz

Die Sonderauswertung erfolgte auf Basis digitalisierter Unfalldaten für das gesamte Berliner Hauptverkehrsstraßennetz. Sie wur- de bereits unmittelbar nach Verabschiedung des Verkehrssicherheitsprogramms durchge- führt und im dritten Verkehrssicherheitsfo- rum Ende 2005 vorgestellt. Mit den Untersu- chungen konnten Straßenabschnitte und Knotenpunkte identifiziert werden, die in der laufenden Verkehrssicherheitsarbeit eine besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Die Ergebnisse der Sonderauswertung fließen in die laufende Arbeit der Unfallkommission (vgl. Maßnahme 4) ein. Die Sonderauswer- tung wird inzwischen ergänzt durch regel-

mäßige, jährliche Unfallauswertungen, auf deren Grundlage Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Rund 1.500 Unfallhäufungsstellen und -linien liegen im Berliner Straßennetz derzeit vor. Der Handlungsdruck ist entsprechend hoch.

Einrichtung einer Unfallkommission und Entschärfung der wichtigsten identifizierten Unfallschwerpunkte

Seit ihrer förmlichen Einrichtung Ende 2005 hat die Unfallkommission bis Ende 2006 bereits neun Sitzungen durchgeführt und dabei 42 Unfallhäufungsstellen bzw. -linien bearbeitet und mit Handlungsempfehlungen versehen. Im Kalenderjahr 2007 sind insgesamt 10 Sitzungen vorgesehen.

Ende 2006 waren 18 Maßnahmen umgesetzt oder befanden sich in der Umsetzung.

Die Unfallkommission verfügt über einen eigenen Haushaltstitel für Sofortmaßnahmen.

Realisierung von neuen Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnen im Rahmen eines Radverkehrsstreifenprogramms

2005/06 wurden insgesamt 28 km Radverkehrsanlagen neu angelegt, etwa zwei Drittel davon als markierte Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn.



Herstellung eines Radverkehrsstreifens durch Ummarkierung von vorhandenen Fahrstreifen

Eine im Auftrag des Umweltbundesamtes im Jahr 2005 durchgeführte Begleituntersuchung hat nachgewiesen, dass die umgesetzten Maßnahmen 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.

Bezüglich der Verkehrssicherheit hat die Polizei in lediglich zwei Fällen Vorher-Nachher-Untersuchungen durchgeführt. Die

Ergebnisse sind uneinheitlich und können daher nicht als repräsentativ gelten.

Das Programm wird in entsprechendem Umfang fortgesetzt.

Anlage von neuen Fußgängerüberwegen im Rahmen eines Zebrastreifenprogramms

Seit 2001 wurden insgesamt 124 zusätzliche Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) eingerichtet. Das sind durchschnittlich 20 bis 25 Fußgängerüberwege pro Jahr. Zusätzlich wurde eine große Zahl von Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen – das sind punktuell Fahrbahneinengungen, die manchmal auch als „Gehwegnasen“ bezeichnet werden – neu gebaut.



Einweihung des 100sten Zebrastreifens innerhalb des laufenden Umsetzungsprogramms

Seit 2002 stehen jährlich 1 Mio. € 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 2007 ebenfalls in entsprechendem Umfang fortgesetzt.

Entwicklung und Umsetzung von zielgruppen- und themenbezogenen Verkehrssicherheitskampagnen

Im Kontext des bereits genannten Projektes „Stadttempo Berlin“ ist die Durchführung einer Verkehrssicherheitskampagne in Zusammenarbeit mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit vorgesehen. Vorplanungen dazu haben begonnen und sollen 2007 soweit möglich abgeschlossen werden. Die Umsetzung soll dann in den kommenden Jahren erfolgen.

Konflikte zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern werden ab 2007 ebenfalls im Rahmen des EU-geförderten Projektes SPICYCLES behandelt.

Pilotprojekt „Kinderstadtplan Berlin“

Die Maßnahme „Kinderstadtplan Berlin“ basiert auf der Erkenntnis, dass Kinder in Berlin wie in anderen Städten überwiegend nicht auf dem Schulweg, sondern in ihrer Freizeit verunglücken. Freizeitwege sind jedoch diffus, betreffen Straßen unterschiedlicher Kategorien und unterschiedliche, dabei wechselnde Ziele.

Statt in Schulwegplänen als sicher definierte Routen vorzugeben, wird daher im Kinderstadtplan das gesamte Straßennetz im Aktionsraum der Kinder im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung, die Geschwindigkeitsregelungen, gesicherte Überquerungsstellen etc. charakterisiert. Außerdem enthält er alle wichtigen Zieladressen von Kindern. Grundschulkinder werden an der Planausarbeitung direkt beteiligt.

Der Start eines Pilotprojektes ist Mitte 2006 erfolgt. Ausgewählt wurde ein Stadtgebiet im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit insgesamt vier Grundschulen. Derzeit läuft die Beteiligungsphase mit den Grundschulkindern. Der Projektabschluss wird im Herbst 2007 erfolgen.

Der pädagogische Ansatz und die erarbeiteten Materialien können und sollen anderen Grundschulen als Grundlage und Anregung für vergleichbare Projekte dienen. Dazu wird ein Leitfaden erarbeitet, der ebenfalls im Herbst 2007 vorliegen soll.



Pilotprojekt zum Kinderstadtplan Berlin – Auszug aus dem ersten grafischen Entwurf des Plans für Grundschulen im Stadtteil Friedrichshain-Kreuzberg

Systematische Einführung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen

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. Ein wichtiger Schritt ist die bessere Informationsvermittlung zwischen vorhandenen Angeboten (z. B. Unterrichtsmaterialien) und der Nachfrage aus den Schulen durch eine neue Internetplattform, die im Rahmen der „Basisaktivitäten“ (siehe Abschnitt 4) vorgesehen ist.

Qualifizierung und Weiterentwicklung der Jugendverkehrsschulen

Als Ergebnis einer Umfrage bei den Bezirken (den Trägern der Jugendverkehrsschulen) ergibt sich ein sehr differenziertes Bild unterschiedlicher Aktivitäten und Schwerpunkte. Zumindest im Hinblick auf einen Teil der Einrichtungen sind neue Impulse hinsichtlich der Konzeption und der Erweiterung der Trägerschaft erforderlich.

Weiterentwicklung eines räumlich und instrumentell differenzierten Konzeptes der Geschwindigkeitsüberwachung

Die Kenntnis über Unfallhäufungsstellen (vgl. Maßnahme 3) und der Orte im Hauptverkehrsstraßennetz mit den häufigsten Überschreitungen der gefahrenen Geschwindigkeit sind die Grundlage für das veränderte Konzept. Das Konzept selbst, von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemeinsam mit der Berliner Polizei entwickelt, verbindet noch konsequenter als bisher polizeiliche Überwachung und Information.

Die Umsetzung wurde bereits 2005 mit der Modernisierung und Erweiterung der Überwachungstechnik der Polizei begonnen. Der Abschluss der Beschaffungsmaßnahmen ist 2007 erfolgt.

Ortsfeste Überwachungstechnik („Starenkästen“) kommt in Hauptverkehrsstraßen mit regelmäßig festgestellter Tempo-Überschreitung und gleichzeitig zu hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zum Einsatz.

Neben den ortsfesten kommen verstärkt auch mobile und in Kraftfahrzeugen (zivilen Fahrzeugen und grünweißen Polizeifahrzeugen) installierte Geräte zum Einsatz. Damit wird – nahezu unberechenbar für „Raser“ – auf Hauptverkehrsstraßen und in Tempo 30-Bereichen (Zonen, Streckenabschnitte) für den notwendigen Kontrollumfang gesorgt, der mittel- und langfristig zu einer verbesserten „Tempo-Disziplin“ führen soll.

Die Neuanschaffung weiterer mobiler Geräte (z.B. Video-Nachfahrssysteme) sowie bei Bedarf auch weiterer ortsfester „Starenkästen“ zum Einsatz an Unfallschwerpunkten ist vorgesehen.

Ergänzend wurde 2006 die Anschaffung von 80 Geschwindigkeitsanzeigern in der Form von „Dialog-Displays“ in die Wege geleitet, die an verschiedenen Standorten (vorrangig in Tempo 30-Zonen) wechselnd zum Einsatz kommen sollen und zu diesem Zweck den Bezirken zur Verfügung gestellt werden. Die Aufstellung wird 2007 abgeschlossen. Berlin wird damit die erste Stadt sein, die mit beachtlicher „flächendeckender“ Wirkung Dialog-Displays einsetzt.

„Dialog-Displays“ signalisieren den Verkehrsteilnehmern mit dem Wort „Langsam“, wenn sie die zugelassene Geschwindigkeit überschritten haben. Korrektes Geschwindigkeitsverhalten wird demgegenüber mit einem „Danke“ beantwortet. Das dem Display hinterlegte Bild eines Kindes liefert gleichzeitig die Begründung für die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung.



Dialog-Display zur Selbstkontrolle der Kraftfahrer in Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkung – hier mit dem Feedback „Danke!“ für das angepasste Fahrverhalten, im anderen Falle wäre in roter Schrift „Langsam!“ zu lesen

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

Aktualisierung und Fortschreibung des Aktionsprogramms

Wesentliche Maßnahmen des Aktionsprogramms – das zunächst bis 2006 terminiert war – sind damit umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Aus diesem Grund ist eine Aktualisierung und Fortschreibung des Aktionsprogramms bis zum Zieljahr des Verkehrssicherheitsprogramms 2010 derzeit Gegenstand der laufenden Beratungen.

Die Ergebnisse der Beratungen, in die auch das Verkehrssicherheitsforum eingebunden ist, werden im nächsten Verkehrssicherheitsbericht dargestellt und erläutert.

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



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

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 Spektrum wie auch die Schwerpunkte der Berliner Basisaktivitäten entspricht im Übrigen weitgehend den Verkehrssicherheitsansätzen, wie sie im Rahmen einer Recherche zu „Good Practise“-Beispielen der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland und Europa zur Vorbereitung des Verkehrssicherheitsforums im Juni 2006 gefunden und aufbereitet wurden.

Auch im Hinblick auf „Good Practise“ ist festzustellen, dass sich die meisten Aktivitäten auf die Verkehrssicherheit von Kindern im Alter von etwa 6 bis 10 Jahren 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 andererseits die Ergebnisse der differenzierten Unfallanalysen im Kontext von unterschiedlichen Altersgruppen und deren Verkehrsteilnahme (vgl. Seite 4-10) haben gleichwohl verdeutlicht, dass eine Verstärkung von Aktivitäten in anderen als den bisher repräsentierten Bereichen wünschenswert wäre.

Beim Verkehrssicherheitsforum vom Juni 2006 wurde vor diesem Hintergrund der Beschluss gefasst, in einer separaten gemeinsamen Veranstaltung eine vertiefende Diskussion zu diesem Thema zu führen. Diese Diskussion hat im Rahmen eines ganztägigen Workshops im Januar 2007 unter breiter Beteiligung der Basisakteure stattgefunden.

Die Veranstaltung stellte einen guten Einstieg in die inhaltliche Diskussion zur Weiterentwicklung der Basisaktivitäten dar. Konkret herausgearbeitet wurden folgende Ansätze zur Modifizierung der bisherigen Aktivitäten:

- Gezielte Ansprache von weiterführenden bzw. berufsbildenden Schulen und außerschulischen Trägern und Einrichtungen

der Jugendarbeit in Bezug auf Aktivitäten zu den Zielgruppen der älteren Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen,

- Ausdehnung der Aktion „Junge Fahrer“ in Berlin auf motorisierte Zweiradfahrer, mit gezielter Ansprache von Firmen und Bildungsträgern zwecks Kooperation und verstärkter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Stadtverkehrs bei der inhaltlichen Vermittlung,
- Konsequente Einbindung von Begleitpersonen in die einführenden Veranstaltungen zum begleiteten Fahren ab 17.

Darüber hinaus machte die Veranstaltung jedoch auch deutlich, wie wichtig ein intensiverer Erfahrungs-, Meinungs- und Informationsaustausch zwischen den Basisakteuren ist.

Aus diesem Grund wurde vereinbart, dass weitere Arbeitstreffen in unterschiedlichen Konstellationen zur Bearbeitung besonderer Fragestellungen (Wege zur Verbesserung der Zielgruppenerreichung, Vereinbarung von Kooperationsprojekten etc.) auf selbstorganisierter Basis zwischen den Basisakteuren stattfinden sollen.

Zur Verbesserung der Kommunikation nach innen und außen wurde darüber hinaus der Aufbau einer Internetplattform angeregt, mit der die laufenden wie auch neu entwickelte Basisaktivitäten breiter publiziert und Interessierten im Sinne eines „Marktplatzes“ angeboten werden kann. Eine erste Konzeption für eine solche Plattform wurde zwischenzeitlich erarbeitet, die Umsetzung einer ersten Einstiegsversion ist bis Ende 2007 vorgesehen.

Schließlich wurde auch die Organisation einer „Bildungsbörse Mobilität / Verkehrssicherheit Berlin“ angeregt. Dieser Ansatz wird ebenfalls derzeit weiterverfolgt.

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 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)
- 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 „Mitreiter“ 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.