

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Landes Berlin

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 1-2
90251635

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -
über Verkehrssicherheitsprogramm 2030 des Landes Berlin

Der Senat legt die in der Anlage zu findende Vorlage zum Verkehrssicherheitsprogramm 2030 dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Aus dem Verkehrssicherheitsprogramm ergeben sich keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Haushaltsplan bzw. die Finanzplanung. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, dass die Finanzierung im Rahmen des Haushaltsplans 2026/27 bzw. künftiger Haushaltspläne und der Finanzplanung sichergestellt werden kann (Finanzierungsvorbehalt).

Viele der Maßnahmen können ab 2025 im Rahmen der im Doppelhaushaltsplan 2024/25 veranschlagten Mittel und mit dem vorhandenen Personal vorangebracht und umgesetzt werden. Eine Absicherung hat auch im Zuge der folgenden Haushaltsaufstellungsverfahren durch die jeweils zuständigen Bereiche zu erfolgen. Sofern Personal- und Sachmittel nicht hinreichend zur Verfügung stehen, wären die Aufgaben zu priorisieren.

Im Zuge der Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms während seiner Umsetzung kann eine Notwendigkeit zur Nachsteuerung identifiziert werden, so dass sich durch die in Folge vorzunehmenden Anpassungen zusätzliche Bedarfe ergeben, die bei zukünftigen Haushaltsanmeldungen zu berücksichtigen sind.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Für die Umsetzung des Verkehrsprogramms besteht derzeit ein zusätzlicher Personalbedarf im Umfang von vier Vollzeitäquivalenten. Dieser wurde im Rahmen des Mitzeichnungsverfahrens mit den betroffenen Verwaltungen abgestimmt und ist perspektivisch durch die betreffenden Verwaltungen bereitzustellen. Darüber hinaus sind die zuständigen Verwaltungen angehalten, in den folgenden Haushaltsplanaufstellungsverfahren den darüber hinaus gehenden erforderlichen Personalbedarf für Umsetzung der ihnen obliegenden Maßnahmen abzusichern.

Berlin, den 11.02.2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

.....

Regierender Bürgermeister

Ute Bonde

.....

Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM BERLIN 2030: Konzept und Maßnahmenprogramm

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/mvku

TITELBILD

Ralf Rühmeier

STAND

November 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
1.1	Anlass und Rahmenbedingungen des Verkehrssicherheitsprogramms.....	4
1.2	Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess	5
2	Problemlagen und Handlungsschwerpunkte	7
2.1	Unfallgeschehen	7
2.2	Festlegung Handlungsschwerpunkte	17
2.3	Ansatz Handlungskonzept.....	20
3	Leitbild und Ziele	24
3.1	Leitbild	24
3.2	Ziele	24
3.3	Indikatoren für das Monitoring und die Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms	26
4	Handlungskonzept	28
4.1	HSP 1 – Organisation Sicherheitsmanagement	28
4.2	HSP 2 – Radverkehr an Knotenpunkten und entlang der freien Strecke	31
4.3	HSP 3 – Motorisierter Verkehr an Knotenpunkten mit und ohne Lichtzeichenanlagen	33
4.4	HSP 4 – Fußverkehr beim Überqueren der Fahrbahn	34
4.5	HSP 5 – Seniorinnen und Senioren	37
4.6	HSP 6 – Kinder und Jugendliche	38
4.7	HSP 7 – Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung	40
5	Ausblick.....	43
6	Anhang.....	44
	Abbildungsverzeichnis	45

1 EINLEITUNG

Die Möglichkeit einer sicheren Verkehrsteilnahme ist eine wesentliche Voraussetzung für individuelle Mobilität und Teilhabe. Schwere Verletzungen oder gar Todesfälle im Verkehr sind nicht nur individuelle Schicksale. Sie haben Auswirkungen auf eine Vielzahl von Menschen, von den Betroffenen eines Unfalls über Angehörige bis hin zu Rettungskräften und vielen mehr. Sie bewirken außerdem einen, fallweise erheblichen, gesamtgesellschaftlichen Schaden.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Berlin die „Vision Zero“ im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) verankert. Ein Verkehrssicherheitsprogramm der heutigen Zeit muss die zuvor genannten Sachverhalte, die Wirkmechanismen der Verkehrssicherheitsarbeit, die vielfältigen Institutionen sowie die notwendigen Maßnahmen und deren Überprüfung auf eine Zielerreichung bei der Umsetzung in den Mittelpunkt stellen. Das Verkehrssicherheitsprogramm gibt den Institutionen aber auch Ansätze an die Hand, um selbst Maßnahmen zu entwickeln und damit zur „Vision Zero“ beizutragen.

1.1 Anlass und Rahmenbedingungen des Verkehrssicherheitsprogramms

Das vorliegende Dokument löst das Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil 2020“ aus dem Jahr 2014 ab. Das Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ bedurfte aus mehreren Gründen einer Fortschreibung. Zum einem war der Zeithorizont erreicht, der den Maßnahmen hinterlegt war. Zum anderen ergab sich aus neuen Erkenntnissen ein Nachsteuerungsbedarf bei den Zielen und vor allem den Maßnahmen auf dem Weg zur „Vision Zero“. Konkrete Aussagen zur Entwicklung der Unfallzahlen und der bisherigen Zielerreichung finden sich in Kapitel 2.1.

Wie bereits in den vorhergehenden Verkehrssicherheitsprogrammen soll auch bei dieser Fortschreibung das Leitbild der „Vision Zero“ verfolgt werden. In Anerkennung der nationalen Strategie der Verkehrssicherheitsarbeit, des „Paktes für Verkehrssicherheit“ und dem in der Verkehrsministerkonferenz 2018 beschlossenen Eckpunktepapier von Bund und Ländern soll mit der Festlegung von Maßnahmen anhand des Unfallgeschehens das Ziel unterstützt werden, die Anzahl der Straßenverkehrsunfälle und der dabei zu Schaden kommenden Menschen künftig wirksam und nachhaltig zu verringern.

Das Berliner Verkehrssicherheitsprogramm nimmt auch sicherheitsrelevante Maßnahmen aus anderen Planwerken des Landes Berlin auf, bündelt diese und ordnet sie entsprechend des Unfallgeschehens und den Zielen der Verkehrssicherheitsarbeit ein.

Zentrale Rahmenbedingungen für das Verkehrssicherheitsprogramm 2030:

- Die Unfallzahlen gehen trotz der bisherigen Anstrengungen nicht zurück. Es bedarf einer konkreten Analyse und Entwicklung von Maßnahmen, die künftig zu einer Änderung beitragen.
- Im bisherigen Verkehrssicherheitsprogramm standen organisatorische, kommunikative Maßnahmen oder Pilotprojekte im Vordergrund. Eine Neuauflage muss das Thema Infrastrukturgestaltung stärker in den Fokus nehmen.
- Neue Angebote im Verkehr – wie Elektrokleinstfahrzeuge – haben heute und perspektivisch Auswirkungen auf das Unfallgeschehen. Hier bedarf es einer dauerhaften Begleitung der Entwicklung und Beurteilung der Situation, damit gegebenenfalls schon in der Laufzeit des Verkehrssicherheitsprogramms auf verschiedenen Ebenen nachgesteuert werden kann.

- Gesellschaftliche und räumliche Unterschiede in der Stadt müssen in die Maßnahmenumsetzung einbezogen werden. So ist unter anderem das Thema Elektrokleinsfahrzeuge in der Innenstadt derzeit anders zu bewerten als in Bezirken der äußeren Stadt.
- Motorradunfälle von Berlinerinnen und Berlinern in Brandenburg sind etwas anderes als Abbiegeunfälle, die über das gesamte Stadtgebiet ein Problem darstellen. Die Teilnahme am Verkehr unabhängig vom Alter und von persönlichen – körperlichen und mentalen – Randbedingungen ist flächendeckend im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen sicherzustellen.
- Neue Ansätze der Digitalisierung, die entweder auf eine bestimmte Verkehrsteilnahme wirken oder neue Möglichkeiten für Maßnahmen ermöglichen, sind künftig stärker zu berücksichtigen
- Die Verkehrssicherheitsarbeit ist keine Aufgabe einer zentralen Verwaltungseinheit. Sie wird im Land Berlin getragen durch die mit dem Thema befassten Senatsverwaltungen (Mobilität, Bildung und Inneres mit der Polizei Berlin), die Bezirke sowie den vielfältigen Beteiligten, die aktiv an Maßnahmen mitwirken. Dies ist bei organisatorischen Überlegungen und der Ausgestaltung von Maßnahmen zu berücksichtigen.

In Summe geht es zukünftig noch stärker um die Beurteilung der Wirksamkeit von Maßnahmen und damit der Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms als Ganzes sowie den Umsetzungsprozessen.

1.2 Erarbeitungs- und Beteiligungsprozess

Das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm wurde in einem umfassenden Beteiligungsprozess erarbeitet, welcher sowohl verwaltungsinterne als auch externe Institutionen berücksichtigt hat.

Die Erarbeitung wurde von einem Begleitgremium unterstützt, das eine feste Zusammensetzung hatte und der Diskussion der übergreifenden Sachverhalte des Verkehrssicherheitsprogramms diente. Ergänzt wurde deren Arbeit durch themenspezifische Workshops unter Mitwirkung weiterer themenbezogener Expertinnen und Experten. Das Begleitgremium war interdisziplinär und institutionsübergreifend zusammengesetzt und bestand aus Personen von verschiedenen Senatsverwaltungen, Polizei, Bezirken, verschiedener Innungen, Vereinen und Verbänden, Berliner Verkehrsbetrieben und der Unfallforschung. Für die Workshops, die zur Ideensammlung von möglichen Maßnahmen dienten, wurden zusätzliche Personen eingeladen – gerade auch aus unterschiedlichen Ebenen der Verwaltung und weiteren Institutionen –, um eine möglichst breite Bestandsaufnahme zu machen.

Mit dem Beteiligungsprozess wurden folgende Ziele verfolgt:

- Ermittlung **neuer Impulse, Erfahrungen und eines breiten Ideenspektrums** für künftige Maßnahmen aus der aktuellen Verkehrssicherheitspraxis
- Berücksichtigung einer **breiten Expertise** in Sachen Verkehrssicherheit
- Einbindung der wesentlichen Beteiligten, die für eine Umsetzung der Maßnahmen verantwortlich sein werden, um daraus **Anforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit** abzuleiten
- Diskussion von bisherigen und künftigen **Qualitäts- und Handlungszielen** mit den unterschiedlichen Institutionen der Berliner Verkehrssicherheitsarbeit
- Diskussion der **Umsetzbarkeit** der aus den Zielen abgeleiteten Maßnahmen

In Abbildung 1 ist der zeitliche Ablauf des Beteiligungsprozesses dargestellt. In einer Auftaktveranstaltung wurden potenzielle Ziele diskutiert und aus dem Unfallgeschehen abgeleitete Handlungsschwerpunkte vorgestellt. In thematisch unterschiedlich besetzten Fachworkshops wurden bisherige Maßnahmen bewertet, neue Ansätze ermittelt und mögliche Umsetzungen diskutiert. Im Rahmen von Arbeitskreisen des Begleitgremiums wurden die erarbeiteten Maßnahmen konsolidiert, weiterentwickelt und im Detail diskutiert. Der Beteiligungsprozess wurde mit einer Abschlussveranstaltung geschlossen, in der die zentralen Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin vorgestellt und diskutiert wurden. Außerdem wurden Ideen für zukünftige Formate der regelmäßigen Einbindung aller Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit gesammelt.

Verkehrssicherheitsprogramm 2030: Beteiligungsprozess

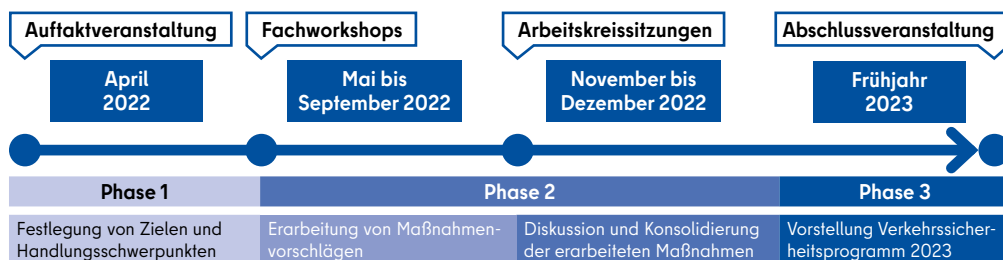


Abbildung 1: Zeitlicher Ablauf des Beteiligungsprozesses

In Abbildung 2 sind die verschiedenen Rollen der Beteiligten im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms dargestellt. Die Grundlagen für den Beteiligungsprozess wurden durch den Dienstleister in Abstimmung mit der Projektgruppe in der zuständigen Senatsverwaltung erarbeitet und abgestimmt. Diese wurden dem Begleitgremium vorgestellt sowie in die Fachworkshops eingebracht. Die Aufteilung in die vier Fachworkshops erfolgte in vier möglichst homogene Fachbereiche. Der Workshop Mensch thematisierte Maßnahmen zur Mobilitätsbildung und Kommunikation, bei Technik wurden die Themen Digitalisierung, Verkehrsmanagement/-steuerung und Tools der Verkehrssicherheitsarbeit behandelt. Im Fachworkshop Infrastruktur stand die bauliche Gestaltung des Straßenraums und der Verkehrsanlagen im Fokus. Organisatorische Aspekte sowie Prozesse der Verkehrssicherheitsarbeit wurden in einem verwaltungsinternen Fachworkshop unter Beteiligung der Bezirke behandelt.

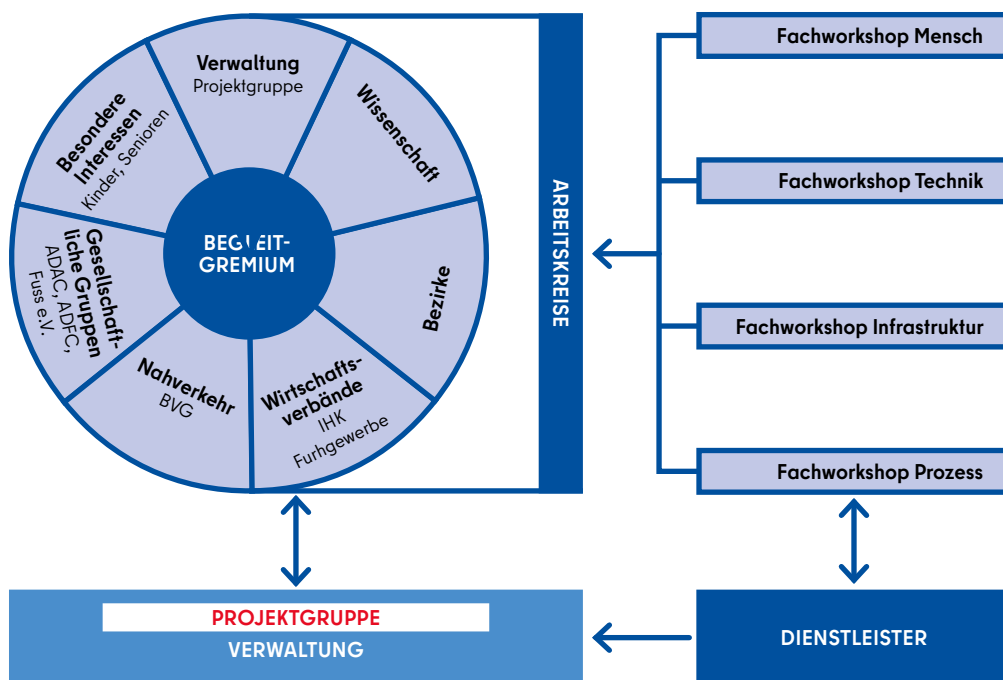


Abbildung 2: Zusammensetzung und Beteiligung im Beteiligungsprozess

2 PROBLEMLAGEN UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

Als Grundlage für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diente eine detaillierte Analyse des Unfallgeschehens. Dafür wurden polizeiliche Unfalldaten vertieft ausgewertet. Die polizeilichen Unfalldaten werden jährlich durch die Polizei und durch die statistischen Ämter veröffentlicht. Darüber hinaus wird aufbauend auf dem jeweiligen Verkehrssicherheitsprogramm durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) regelmäßig ergänzend zu den polizeilichen Veröffentlichungen ein Verkehrssicherheitsbericht erarbeitet. Dieser enthält vertiefte Analysen gegenüber den Jahresberichten der Polizei, beispielsweise bezüglich Zeitreihen, die Betrachtung mehrjähriger Zeitintervalle zum Ausschluss von Zufälligkeiten bei der Bewertung der Zielerreichung oder auch verknüpfte Analysen des Unfallgeschehens anhand verschiedener Unfallmerkmale.

Aus den so ermittelten Unfallschwerpunkten und aus den Vorgaben anderer Planwerke ergeben sich Handlungsschwerpunkte, über die das Unfallgeschehen stetig und nachhaltig beeinflusst werden kann. Die Herleitung der Handlungsschwerpunkte und die Zusammenhänge der Maßnahmenfindung sind in diesem Kapitel dargestellt.

2.1 Unfallgeschehen

ENTWICKLUNG UND ZIELERREICHUNG SEIT DEM VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM 2020

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2020 hatte das Ziel, die Anzahl an Personen mit schweren Verletzungen ausgehend vom Basisjahr 2011 bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent zu reduzieren.

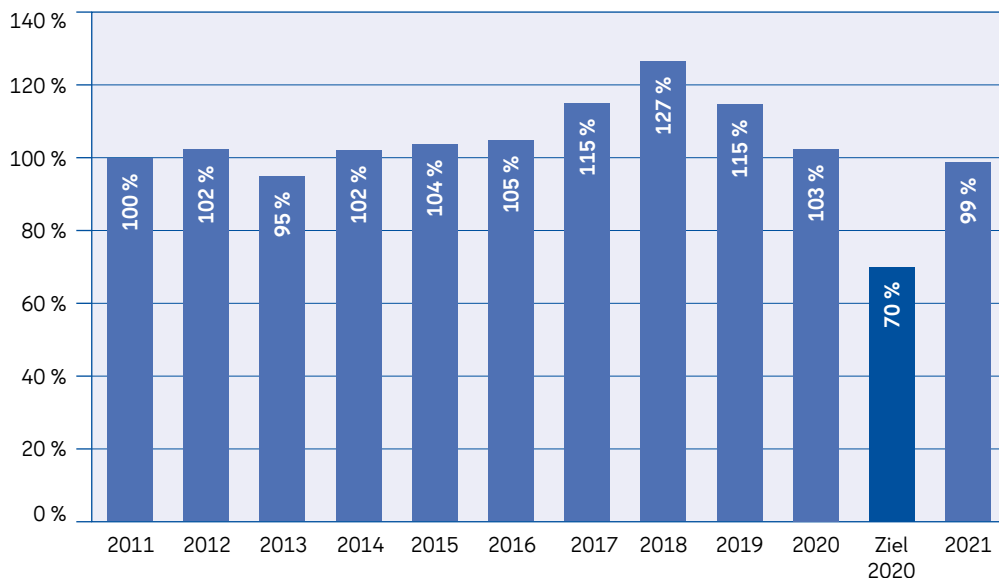


Abbildung 3: Handlungsziel „Minus 30 Prozent bei schweren Verletzungen“ hier: Jahreswerte der Schwerverunglückten im Berliner Straßenverkehr

Tatsächlich ist die Zahl der Schwerverunglückten (Getötete und Schwerverletzte) in den letzten Jahren bis 2018 angestiegen (Abbildung 3 und Abbildung 4). Im Jahr 2019 und im Zeitraum der Pandemie (2020 und 2021) wurden jeweils geringere Verunglücktenzahlen festgestellt. Im Jahr 2020 wurden mit 2.108 Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr rund 64 (+3 Prozent) schwerverunglückte Verkehrsteilnehmende mehr registriert als im Jahr 2011.

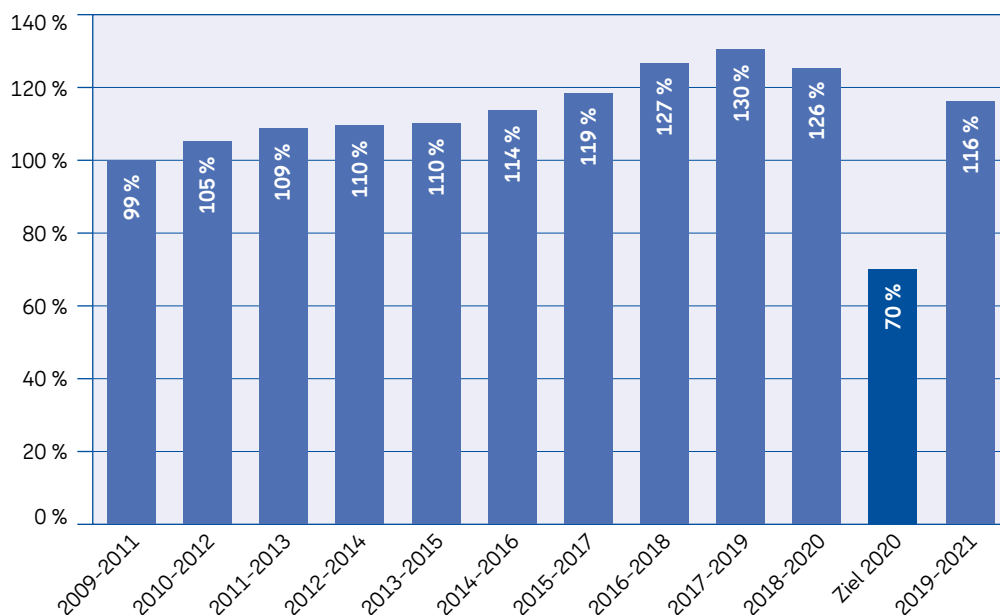


Abbildung 4: Handlungsziel „Minus 30 Prozent bei schweren Verletzungen“ hier: Drei-Jahres-Mittelwerte der Schwerverunglückten im Berliner Straßenverkehr

Dieses Ergebnis lässt sich vor allem auf die Anstiege der verunglückten Personen im Pkw-Verkehr zurückführen (Abbildung 5). Im Fußverkehr hat sich der Rückgang im Jahr 2020 im Folgejahr bestätigt. Motorisierter Zweiradverkehr und Radverkehr stabilisieren sich nach stärkeren Anstiegen vor der Pandemie knapp über dem Ausgangsniveau von 2011.

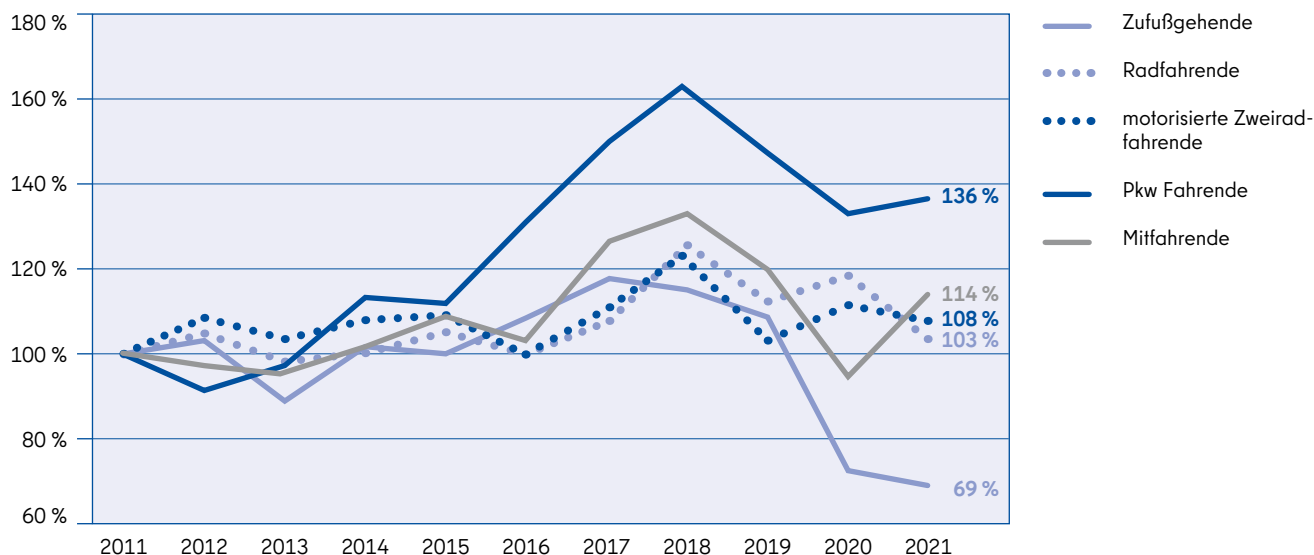


Abbildung 5: Entwicklung der Schwerverunglücktenzahlen nach Verkehrsmittel von 2011 bis 2021

Die Entwicklung der Schwerverunglückten nach Altersgruppen (Abbildung 6) zeigt keine größeren Veränderungen. Kinder und Jugendliche weisen, zumindest in den beiden Pandemiejahren, reduzierte Zahlen an Schwerverunglückten auf. Ein ausgeprägter Anstieg der Schwerverunglückten in der Altersgruppe ab 65 Jahren (Seniorinnen und Senioren) bis 2019 sowie der Erwachsenen bis 2018 mündet in Rückgängen bis zum Bereich des Ausgangsniveaus im Jahr 2022.

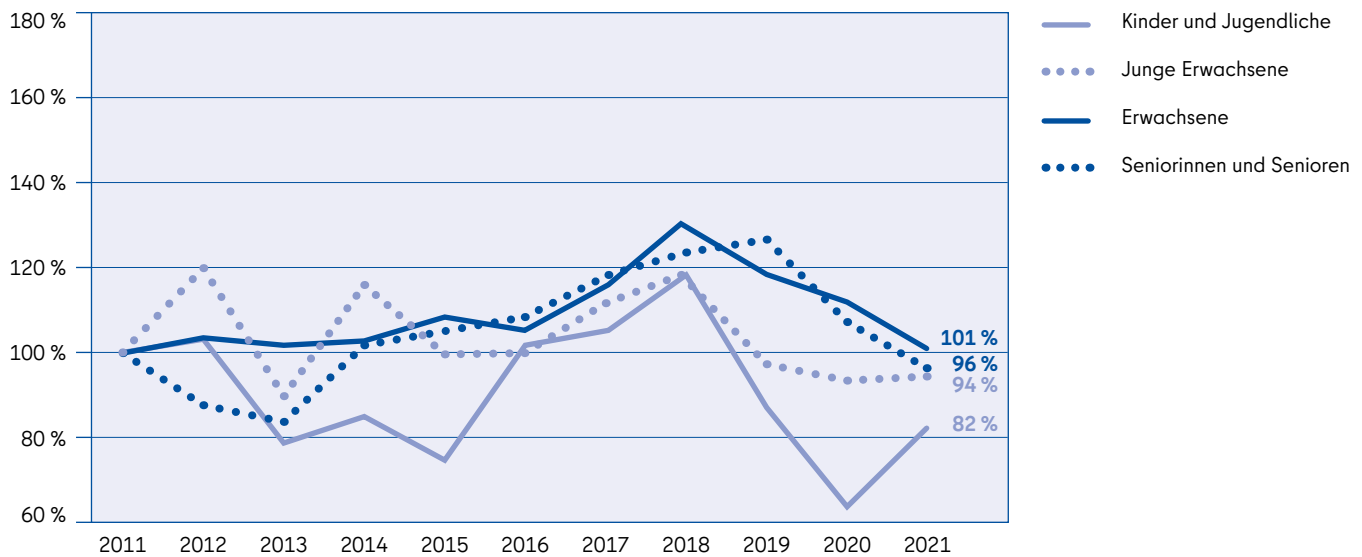


Abbildung 6: Entwicklung der Schwerverunglücktenzahlen nach Altersgruppen von 2011 bis 2021

HERLEITUNG SCHWERPUNKTE IM UNFALLGESCHEHEN

Bei der Analyse des Unfallgeschehens der Jahre 2017 bis 2021 wurden verschiedene Unfallmerkmale wie Unfalltypen, Konfliktbeteiligte, Unfallursachen und Informationen zur Örtlichkeit miteinander verknüpft. Der gewählte Betrachtungszeitraum enthält den Zeitraum der Pandemie, der das Verkehrsaufkommen und auch das Unfallgeschehen beeinflusst hat. Auch wenn sich teils unterschiedliche Entwicklungen in den Unfall- und Verunglücktenzahlen während der Pandemie feststellen lassen, bleibt die Struktur des Unfallgeschehens mit schwerem Personenschaden (folgende Ausführungen) davon weitestgehend unbeeinflusst. Für die Ableitung der Handlungsschwerpunkte aus dem Unfallgeschehen besitzen die Entwicklungen daher nur eine untergeordnete Bedeutung.

Nachfolgend sind die aktuellen Erkenntnisse zum Unfallgeschehen mit schwerem Personenschaden U(SP), das heißt mit Getöteten und Schwerverletzten, im Zeitraum 01. Januar 2017 bis 31. Dezember 2021 dargestellt. Es werden Verkehrsunfälle betrachtet, aber nicht einzelne Verunglückte. Ebenso findet keine beziehungsweise Analyse der Unfallverursachenden statt. Grund für diese Art der Analyse ist, dass alle Beteiligten eines Unfalls gleichermaßen berücksichtigt werden sollen. Für die Verkehrssicherheitsarbeit ist diese umfassende Betrachtung wichtig, damit Maßnahmen für beispielsweise unterschiedliche Verkehrsmittel identifiziert werden können.

Im Gegensatz zu einer reinen Betrachtung des Unfallgeschehens bezogen auf die Verkehrsarten werden hier zusätzlich die Konfliktsituationen, die zu den Unfällen führen, als Grundlage der weiteren Analysen herangezogen. Hierfür werden Unfälle sogenannten Unfalltypen zugeordnet. Diese beschreiben Situationen im Straßenraum, beispielsweise wenn eine zu Fuß gehende Person die Straße überqueren möchte oder ein Kfz rechts abbiegt und dabei im Konflikt mit dem geradeausfahrenden Radverkehr steht. Mit dem Wissen um die wesentlichen Unfalltypen kann eine anlassbezogene Maßnahmenfindung sichergestellt werden. Die Definitionen zu den sieben Unfalltypen finden sich im Anhang (Kapitel 6).

Für alle Unfalltypen ergibt sich mindestens eine dreistellige Zahl an Unfällen pro Jahr (Abbildung 7).

- Mit jeweils über 400 Unfällen sind die **Abbiege- sowie Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle** am häufigsten vertreten. Hierbei handelt es sich um Unfälle an Kreuzungen und anderen Knotenpunkten (zum Beispiel Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten).

- Der **Überschreiten-Unfall** mit im Mittel 348 schweren Unfällen pro Jahr entsteht aus der Situation, wenn ein Fußgänger die Straßen queren möchte und dabei in Konflikt mit einem geradeausfahrenden Kfz oder Fahrrad gerät
- **Unfälle im Längsverkehr** mit 279 schweren Unfällen pro Jahr ereignen sich meist zwischen Fahrzeugen beispielsweise beim Auffahren oder einem Fahrstreifenwechsel
- **Fahrerunfälle** mit 267 schweren Unfällen pro Jahr sind meist die Folge von Stürzen oder einem anders gearteten Verlust der Kontrolle über ein Fahrzeug

Sonstige Unfälle lassen sich nur bedingt eindeutig klassifizieren. Berücksichtigen lassen sich aber unter anderem Unfälle beim Rückwärtsfahren. Unfälle durch den ruhenden Verkehr sind seltener, können aber beispielsweise bei Konflikten zwischen ausparkenden Kfz oder geöffneten Türen von parkenden Kfz und dem parallel fahrenden Radverkehr auch zu schweren Unfällen führen.

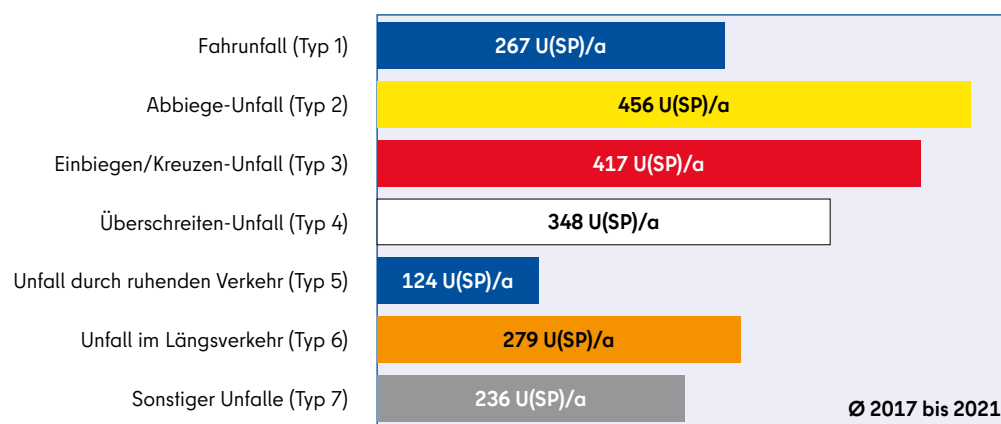


Abbildung 7: Mittlere jährliche Verteilung der schweren Verkehrsunfälle U(SP) nach Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021

Die vulnerablen Gruppen der Fußgänger und Radfahrer sind an einem Drittel beziehungsweise einem Viertel der schweren Unfälle beteiligt. Somit ist bei rund 60 Prozent der schweren Unfälle ein nicht-motorisierter Verkehrsteilnehmer beteiligt (Abbildung 8). Da bei dieser Art der Verkehrsteilnahme kein passiver Schutz besteht, ist die Verletzungsschwere in diesen Gruppen höher als bei Pkw-Insassen. An drei Viertel der schweren Unfälle ist ein Pkw beteiligt. Motorräder (und sonstige Krafträder) sind an 21 Prozent der schweren Unfälle beteiligt. Der Schwerverkehr sowie sonstige Verkehrsmittel machen nur einen kleinen Teil der Beteiligung bei den schweren Unfällen aus.

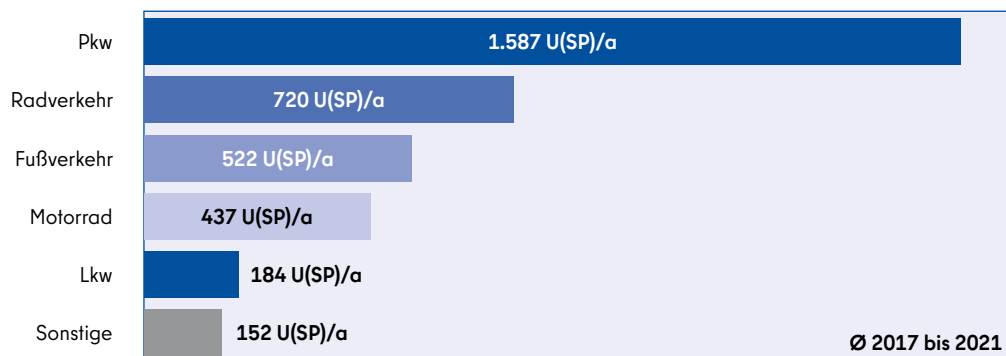


Abbildung 8: Mittlere jährliche Verteilung an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da ein Unfall sowohl bei den Pkw als auch beim beispielsweise Fuß- oder Radverkehr aufgeführt werden kann)

Bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel mit den Unfalltypen in Abbildung 9 fallen Schwerpunkte auf. Zu erkennen ist, dass knapp die Hälfte der Unfälle mit Pkw an Kreuzungen beziehungsweise Knotenpunkten stattfindet (Abbiege- und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle). Beim Radverkehr machen diese Unfalltypen sogar 54 Prozent der schweren Unfälle aus. Unfälle mit Zufußgehenden finden zu zwei Dritteln beim Überschreiten (eher Bereiche außerhalb der Knotenpunkte) und zu 18 Prozent beim Abbiegen von anderen Fahrzeugen (an Knotenpunkten) statt.

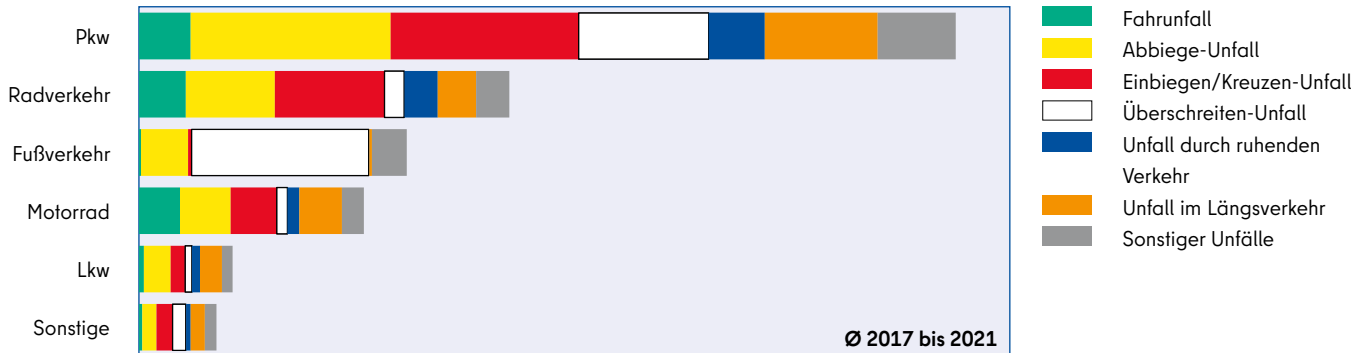


Abbildung 9: Mittlere jährliche Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und differenziert nach den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da ein Unfall sowohl bei den Pkw als auch beim beispielsweise Fuß- oder Radverkehr aufgeführt werden kann)

In Abbildung 10 sind die Anteile der Unfallkonstellationen dargestellt, die beschreiben, welches Verkehrsmittel wie häufig mit welchem anderen Verkehrsmittel in einen schweren Unfall verwickelt war. Es wird deutlich, dass immer verschiedene Perspektiven in Bezug auf die Verkehrsmittel bei der Analyse von Unfällen und damit auch der Präventionsarbeit berücksichtigt werden müssen. So sind beispielsweise für Unfälle im Fußverkehr immer auch die jeweiligen Ansatzpunkte für Maßnahmen aus Sicht des Kfz- und Radverkehrs mitzudenken.

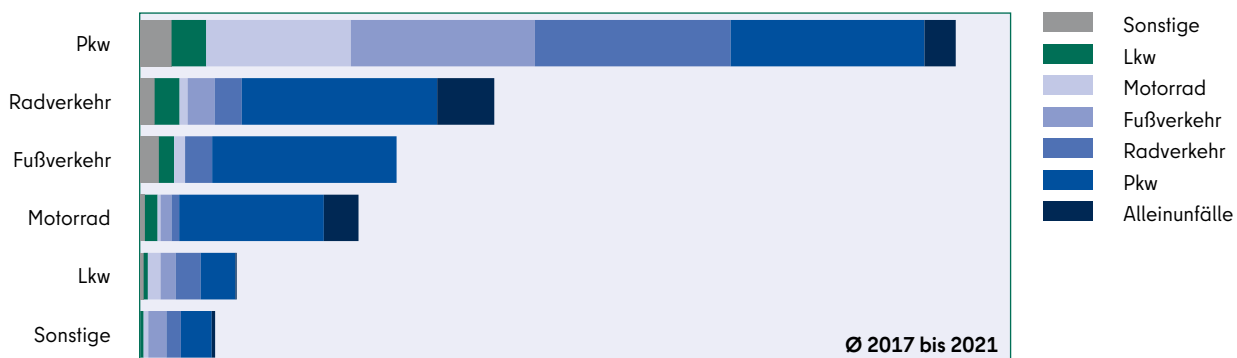


Abbildung 10: Mittlere jährliche Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und Konfliktbeteiligten in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da ein Unfall sowohl bei den Pkw als auch beim beispielsweise Fuß- oder Radverkehr aufgeführt werden kann)

Aus den bisherigen Betrachtungen ergeben sich bezogen auf die Art der Verkehrsteilnahme folgende drei Auffälligkeiten innerhalb des schweren Unfallgeschehens:

- Unfälle, die sich aus dem Überschreiten einer Fahrbahn von Zufußgehenden ergeben aber auch im Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen
- Unfälle des Radverkehrs, die sich einerseits an den Knotenpunkten beim Abbiegen oder Einbiegen-/Kreuzen (Untergruppe Kreuzungen und Einmündungen) sowie andererseits entlang der Strecke mit einem heterogenen Unfallgeschehen (Untergruppe Strecke unter anderem bei Stürzen, mit parkenden Fahrzeugen oder im Längsverkehr) ergeben

- Unfälle mit einem klaren Schwerpunkt an den Knotenpunkten, mit ausschließlich Kraftfahrzeugen

Beim Blick auf die Altersgruppenverteilung der zuvor identifizierten Auffälligkeiten ergibt sich folgendes Bild:

- Kinder und Jugendliche aber auch Seniorinnen und Senioren weisen geringere Anteile am Unfallgeschehen im Vergleich zu den Erwachsenen auf. In der Gesamtbetrachtung des Unfallgeschehens gehen die spezifischen Charakteristika der beiden vulnerablen Gruppen daher unter¹.
- In Abhängigkeit des Verkehrsmittels weisen die jüngeren und die älteren Erwachsenen jeweils unterschiedliche Anteile (Abbildung 11) in Bezug auf die zuvor definierten Schwerpunkte des Unfallgeschehens auf²

In Bezug auf die Schwerverunglücktenbelastung³ lässt sich feststellen, dass besonders zu Fuß gehende Seniorinnen und Senioren sowie Kinder einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind. Vor diesem Hintergrund besagt auch das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE), dass diese Gruppen in der Verkehrssicherheitsarbeit besonders zu berücksichtigen sind. Kinder und Jugendliche aber auch Seniorinnen und Senioren haben andere Anforderungen (unter anderem eingeschränkte physische und psychische Möglichkeiten) an einen sicheren Verkehrsablauf. Hieraus leitet sich ein klarer Schutzauftrag ab, der auch in der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt werden muss.

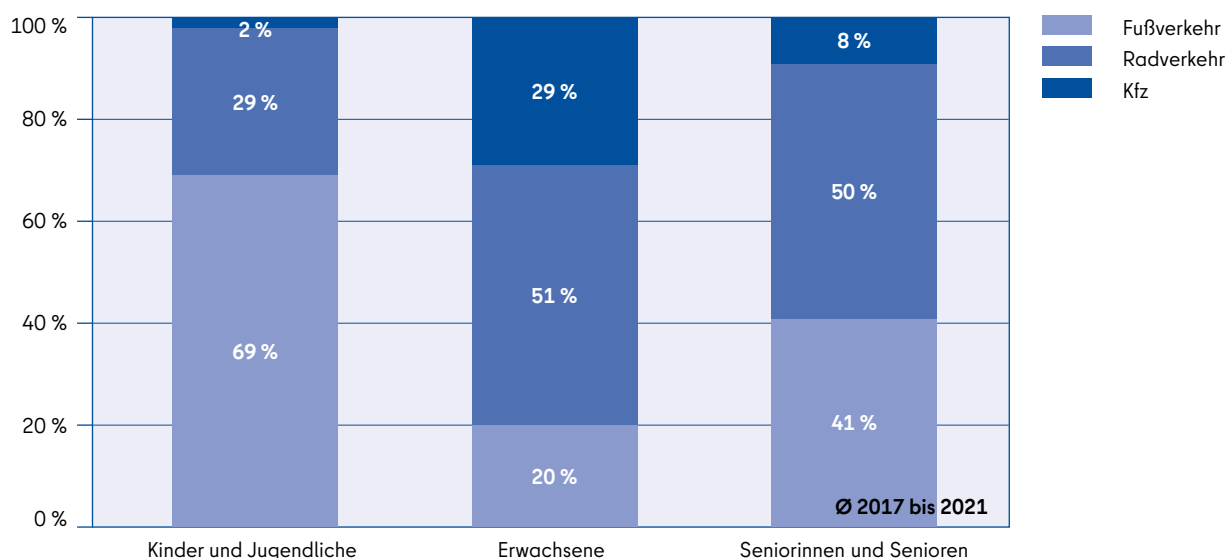


Abbildung 11: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und Altersgruppen in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da an einem Unfall mehrere Personen unterschiedlicher Altersgruppen beteiligt sind. Der Unfall taucht dann mehrfach bei unterschiedlichen Altersgruppen innerhalb der Verteilung auf.)

Nach dieser ersten Betrachtung von Auffälligkeiten im Unfallgeschehen, sollen diese anschließend in einer vertieften Unfallanalyse weiter charakterisiert werden. Dies soll die Herleitung der Handlungsschwerpunkte konkretisieren und die sich hieran anschließenden Anknüpfungspunkte für Maßnahmenansätze sowie deren Konkretisierung und Umsetzung aber auch die später dokumentierten Maßnahmen begründen.

¹ Die spezifischen Charakteristika dieser Gruppen können in den zweijährlich erscheinenden Verkehrssicherheitsberichten eingesehen werden.

² Insassen von Kfz lassen sich anhand der vorliegenden Unfalldaten nicht beschreiben, daher finden sich in den vorliegenden Daten kaum verunglückte Kinder und Jugendliche in Kfz, was eine Unterschätzung der Realität darstellt.

³ Schwerverletzte und Getötete je Verkehrsmittel und Altersgruppe in Bezug auf Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner der Altersgruppe, hier nicht dargestellt.

VERTIEFTE UNFALLANALYSE (2017 BIS 2021)

Unfälle mit Beteiligung des **Radverkehrs** sind auch aufgrund des ansteigenden Radverkehrsaufkommens häufiger geworden. Bei der Betrachtung seit 2001 fällt auf, dass die Radverkehrsstärke nahezu kontinuierlich um circa 70 Prozent zugenommen hat. Jährlich ereignen sich im Mittel rund 664 schwere Unfälle U(SP) mit Radverkehrsbeteiligung⁴, was rund 31 Prozent dieses Unfallgeschehens entspricht. Bei 60 Prozent der Unfälle ist der Pkw-Verkehr zentraler Konfliktbeteiligter. Circa 18 Prozent der schweren Radverkehrsunfälle sind Alleinunfälle, bei 8 Prozent waren Lkw, bei 5 Prozent andere Radfahrende Konfliktbeteiligte.

Das Radverkehrsunfallgeschehen konzentriert sich mit 58 Prozent (Abbildung 12) zu einem großen Anteil auf Knotenpunkte und Kreuzungssituationen (unter anderem auch Grundstückszufahrten). Bei einem Drittel der Fälle (32 Prozent) bewegt sich der Radverkehr entlang der bevorrechtigten Richtung und gerät in einen Konflikt mit wartepflichtigen beziehungsweise einbiegenden Kfz (Großteil der Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle). Dabei spielen unter anderem Sichthindernisse eine Rolle. Die restlichen 26 Prozent der Radverkehrsunfälle in Knotenpunktsituationen ereignen sich beim Abbiegen. Dabei ist etwas mehr als ein Drittel dem Linksabbiegen (10 Prozent) und der Rest dem Rechtsabbiegen (16 Prozent) zuzuordnen. Fast ein Drittel der Rechtsabbiegeunfälle (insgesamt rund 3 Prozent der schweren Radverkehrsunfälle in Berlin) hat einen Lkw als Konfliktbeteiligten, den Rest stellen vor allem Konflikte zwischen Radfahrenden und Pkw dar.

Das weitere Radverkehrsunfallgeschehen konzentriert sich mit rund 42 Prozent auf Konfliktsituationen entlang der Strecken. Am häufigsten (14 Prozent) sind hierbei Fahrurfälle zu verzeichnen, bei denen Radfahrende ohne Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden stürzen und sich verletzen. Hier spielen Hindernisse wie Gleise oder abrupte Änderungen in der Radverkehrsführung eine Rolle. Diese Konfliktsituation kann zu zwei Dritteln der Fahrbahn und zu einem Drittel dem Seitenraum zugewiesen werden. Die Fahrurfälle werden gefolgt von den Längsverkehrsunfällen mit circa 11 Prozent. Hierbei dominieren die Unfallsituationen mit seitlichen Kollisionen unter anderem beim Überholen. Die dritte Konfliktsituation betrifft Unfälle mit parkenden Fahrzeugen (rund 10 Prozent), welche zur Hälfte einem Dooring-Unfall (geöffnete Fahrzeugtür eines parkenden Fahrzeugs) zugewiesen werden können. Bei rund 14 Prozent des schweren Radverkehrsunfallgeschehens spielt laut polizeilichen Angaben eine nicht angepasste Geschwindigkeit eine Rolle.

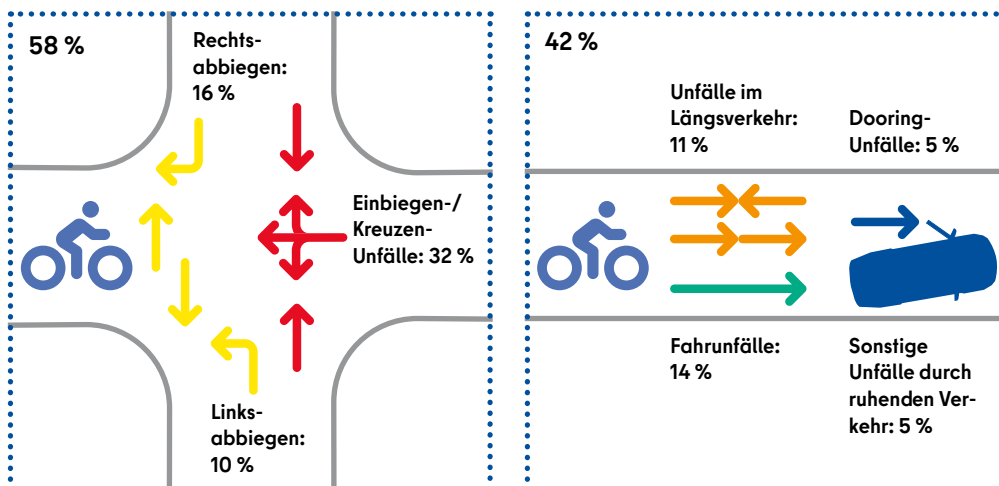


Abbildung 12: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung des Radverkehrs auf Konfliktsituationen vorrangig an Knotenpunkten (links) und vorrangig auf der freien Strecke (rechts) in Berlin zwischen 2017 und 2021

⁴ Unfälle zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr werden hier nicht berücksichtigt, da sie bereits bei den Unfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs berücksichtigt wurden.

Bei den Altersgruppen sind vor allem Kinder und Jugendliche zwischen 11 und 17 Jahren sowie Erwachsene zwischen 25 und 34 Jahren häufiger als Radfahrende an schweren Unfällen im Vergleich zum Gesamtunfallgeschehen beteiligt.

Das schwere Unfallgeschehen mit ausschließlicher Beteiligung der Kraftfahrzeuge konzentriert sich mit einer jährlichen Zahl von 523 U(SP) (Anteil von 56 Prozent an allen schweren Kfz-Unfällen) auf Knotenpunkte und Knotenpunktsituationen. Der Fokus soll bei den Kfz auf die Knotenpunkte gelegt werden, da sich die Unfallhäufungen in Berlin ebenfalls dort konzentrieren und hier die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders hoch sind.

Kfz-Unfälle an Knotenpunkten entfallen zu 62 Prozent auf diejenigen mit einer Lichtzeichenanlage⁵ (Abbildung 13). Dort dominieren mit 40 Prozent die Unfälle beim Linksabbiegen, gefolgt von Längsverkehrsunfällen mit 20 Prozent (wovon knapp zwei Drittel auf das Auffahren, wahrscheinlich vor einer Lichtzeichenanlage, entfallen) und mit circa 20 Prozent Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Letztere sind fast ausschließlich Unfälle im Zusammenhang mit einer Rotlichtmissachtung. Fünf Prozent der Unfälle an Lichtzeichenanlagen haben sich bei ausgeschalteter Lichtzeichenanlage ereignet.

An Knotenpunkten ohne Lichtzeichenanlage ereignen sich 28 Prozent der Kfz-Unfälle. Hier dominieren die Unfälle mit wartepflichtigen Fahrzeugen aus der untergeordneten Fahrtrichtung (68 Prozent). Dabei spielen eine nicht ausreichende Erkennbarkeit der Wartepflicht aber auch ungenügende Sichtbeziehungen sowie nicht angepasste Geschwindigkeiten auf der bevorrechtigten Fahrtrichtung eine wichtige Rolle.

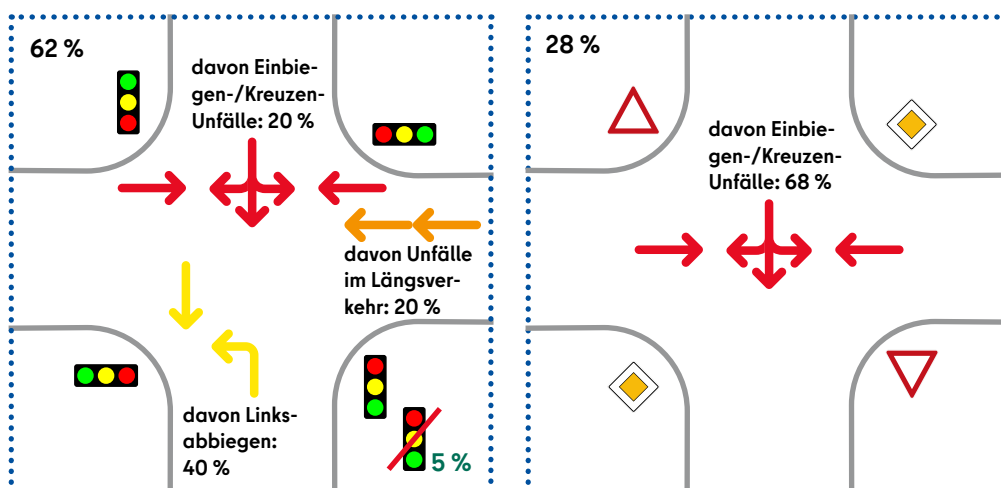


Abbildung 13: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit ausschließlicher Beteiligung des motorisierten Verkehrs an Knotenpunkten mit (links) und ohne (rechts) Lichtzeichenanlage in Berlin zwischen 2017 und 2021

Aufgrund der unterschiedlichen Charakteristik ergeben sich die beiden Untergruppen für das schwere Unfallgeschehen von Kfz an Knotenpunkten für Einmündungen und Kreuzungen mit und ohne Lichtzeichenanlagen.

Bezogen auf das Gesamtunfallgeschehen sind motorisierte Zweiradfahrende an Knotenpunkten einem besonders hohen Risiko ausgesetzt, einen schweren Unfall zu erleiden. Dabei ist der Anteil von schweren Unfällen an Knotenpunkten ohne Lichtzeichenanlage mit 53 Prozent höher im Vergleich zu Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlage (39 Prozent). An Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlage ist laut der polizeilichen Daten eine nicht angepasste Geschwindigkeit bei 13 Prozent der schweren Unfälle ursächlich.

⁵ Das bedeutet nicht, dass Knotenpunkte mit Lichtzeichenanlagen unsicherer sind als diejenigen ohne Lichtzeichenanlagen. An Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlagen wird aber der Großteil des kreuzenden und abbiegenden sowie vor allem motorisierten Verkehrs in Berlin abgewickelt, daher findet sich dort auch der Großteil der Unfälle.

Neben der Sicht auf die Verkehrsmittel und deren jeweiligen Konfliktsituationen sind auch die besonders vulnerablen Altersgruppen der Kinder und Jugendlichen sowie der Seniorinnen und Senioren mit ihren eigenen Anforderungen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr wesentliche Fokusgruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit.

Unfälle mit Beteiligung des **Fußverkehrs** ereignen sich vor allem beim Überschreiten der Straße (66 Prozent), sowohl entlang der Strecke als auch an Knotenpunkten (Abbildung 14). Diese Unfälle weisen eine besonders hohe Unfallschwere auf und sollten daher im Fokus der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Trotz der Rückgänge im Jahr 2020 hat diese Unfallsituation mit jährlich rund 437 U(SP) einen Anteil von rund einem Fünftel am schweren Unfallgeschehen. Bei 75 Prozent der betrachteten Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs ist der Konfliktbeteiligte ein Pkw.

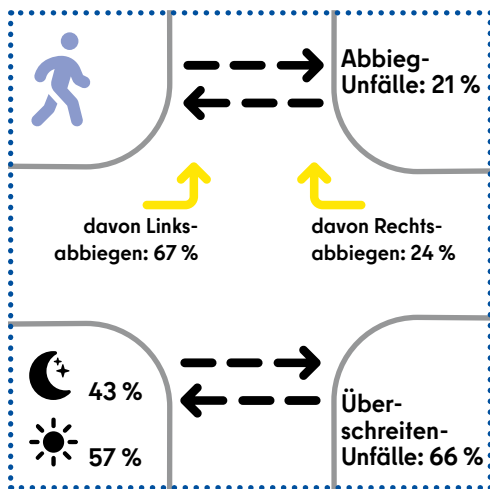


Abbildung 14: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung des Fußverkehrs auf Konfliktsituationen beim Überschreiten und Abbiegen in Berlin zwischen 2017 und 2021

An zweiter Stelle der Konfliktbeteiligten folgen Radfahrende mit einem Anteil von 9 Prozent, denn auch Radverkehrsanlagen werden von Zufußgehenden gequert. Während sich ein Großteil des Unfallgeschehens mit querenden Zufußgehenden entlang der Strecke konzentriert, finden sich auch Konfliktsituationen mit abbiegenden Fahrzeugen an Knotenpunkten (21 Prozent). Rund zwei Drittel davon stehen im Zusammenhang mit linksabbiegenden Kfz oder Radfahrenden.

Im Vergleich zum Gesamtunfallgeschehen verunglücken überdurchschnittlich häufig Kinder und Jugendliche im Alter von 0 bis 17 sowie ältere Menschen ab 75 Jahren als Zufußgehende im Straßenverkehr. Zusammen machen diese Altersgruppen 40 Prozent der schweren Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs aus.

Die schweren Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs weisen eine besonders ausgeprägte Auffälligkeit hinsichtlich Dämmerung/Dunkelheit (43 Prozent) und Nässe/Glätte (34 Prozent) sowie deren Kombination auf. Dabei spielen vor allem die Herbst- und Wintermonate eine besondere Rolle.

Rund 39 Prozent des schweren Unfallgeschehens ereignet sich an Lichtzeichenanlagen. Für 13 Prozent der schweren Unfälle im Fußverkehr wurde durch die Polizei ein Sichthindernis als unfallbegünstigender Einfluss dokumentiert. Forschungen zeigen aber, dass die Relevanz dieses Einflussfaktors in den polizeilichen Unfalldaten, zum Beispiel in Bezug auf das Parken, bisher unterschätzt wird⁶. Im Bereich von ÖV-Haltestellen lassen sich entsprechend der polizeilichen Merkmale nur 5 Prozent der betrachteten Unfälle mit Zufußgehenden zuordnen, allerdings wird auch dieser Anteil in der amtlichen Unfallstatistik häufig unterschätzt⁷.

Seniorinnen und Senioren im Alter von 65 Jahren und älter sind an jährlich 533 schweren Unfällen beteiligt – das sind 25 Prozent des schweren Gesamtunfallgeschehens. Diese Altersgruppe teilt sich nahezu hälftig auf die Älteren zwischen 65 und 74 Jahren sowie diejenigen über 74 Jahren auf. Bei einer Beteiligung Älterer an schweren Unfällen, sind diese vorrangig im Kfz (62 Prozent) unterwegs. Als Zufußgehende bei schweren Unfällen sind sie in 24 Prozent der Fälle und als Radfahrende in 22 Prozent der Fälle beteiligt. Schwere Unfälle mit Älteren ereignen sich zur Hälfte (50 Prozent) tagsüber zwischen der Früh- und der Abendspitze (gegenüber 32 Prozent bei allen schweren Unfällen). Auffälligkeiten beziehungsweise erhöhte Anteile im Vergleich zum schweren Gesamtunfallgeschehen zeigen sich für ältere Verkehrsteilnehmende beim Rückwärtsfahren (7 zu 4,5 Prozent), beim Verhalten gegenüber Zufußgehenden (jeweils 7 gegenüber 4 Prozent an Fußgängerfurten und beim Abbiegen sowie 3 Prozent an anderen Stellen). Der Anteil sonstiger geistiger oder körperlicher Mängel als polizeiliche Unfallursache spielt bei Älteren bei 4 Prozent der schweren Unfälle im Vergleich zu allen schweren Unfällen mit 2 Prozent eine Rolle.

Bei Betrachtung der Konfliktsituationen beziehungsweise Unfalltypen (Abbildung 15) fällt auf, dass bei den Unfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs und älterer Verkehrsteilnehmender ab 65 Jahren die Abbiegeunfälle sowie die sonstigen Unfälle (unter anderem Rückwärtsfahren) erhöhte Anteile aufweisen.

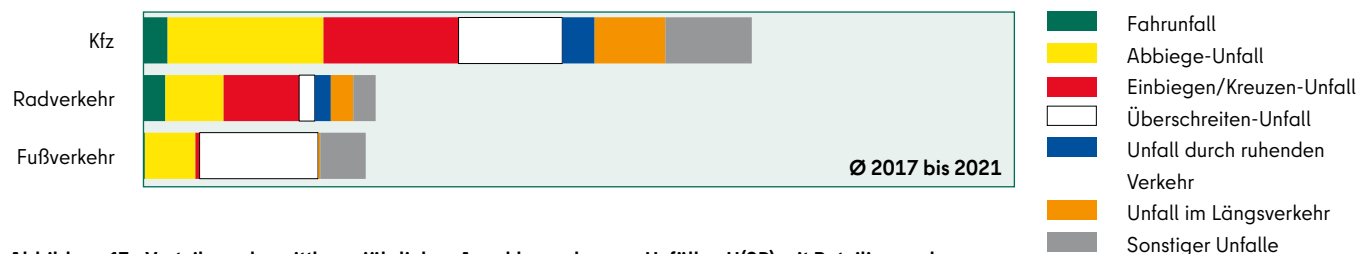


Abbildung 15: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung der Altersgruppen ab 64 Jahren differenziert nach dem Verkehrsmittel und den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da die Altersgruppe bei einem Unfall sowohl bei den Pkw als auch beim Fuß- oder Radverkehr aufgeführt werden kann)

Kinder und Jugendliche im Alter von 0 bis 17 Jahren sind an jährlich 236 schweren Unfällen beteiligt, das sind 11 Prozent des schweren Gesamtunfallgeschehens. Dies stellt aber eine Unterschätzung des schweren Unfallgeschehens mit Kindern und Jugendlichen dar, da sie als Mitfahrende in Kfz hinsichtlich des Alters in den polizeilichen Unfalldaten nicht abgegrenzt werden können. Dementsprechend werden hier nur Kinder und Jugendliche als aktive Beteiligte zu Fuß (65 Prozent), auf dem Rad (27 Prozent) oder auf einem motorisierten Zweirad (6 Prozent) betrachtet (Abbildung 16). Während bis zum Alter von fünf Jahren das zu Fuß gehen das Unfallgeschehen der Kinder dominiert, verschiebt sich dies sukzessive bis im Alter von 15 bis 17 Jahren die schweren Unfälle zu Fuß und mit dem Rad ähnlich hohe Anteile aufweisen.

⁶ Unfallforschung der Versicherer: Unfallrisiko Parken für Fußgänger und Radfahrer (2020).

⁷ Unfallforschung der Versicherer: Verkehrssicherheit an Haltestellen des ÖPNV (2020).

Kinder und Jugendliche als Zufußgehende sind vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn durch Unfälle gefährdet, über die Hälfte (57 Prozent) der schweren Unfälle mit Beteiligung dieser Altersgruppe ereignen sich beim Queren der Straße beziehungsweise einer Fahrbahn. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit Zufußgehender helfen somit häufig auch Kindern und Jugendlichen. Deutlich erhöht sind Unfallsituationen mit Hervortreten hinter Sichthindernissen (16 Prozent) bei Kindern und Jugendlichen im Vergleich zum gesamten schweren Unfallgeschehen mit Beteiligung des Fußverkehrs (2,7 Prozent). Wenn auch auf geringem Niveau sind schwere Unfälle, die sich aufgrund von Rotlichtmissachtung durch zu Fuß gehende Kinder ereignen, mit 6,5 Prozent höher als bei schweren Unfällen (2,4 Prozent) insgesamt. Ebenso sind Kinder und Jugendliche als Radfahrende stärker als die Erwachsenen bei Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen beteiligt.

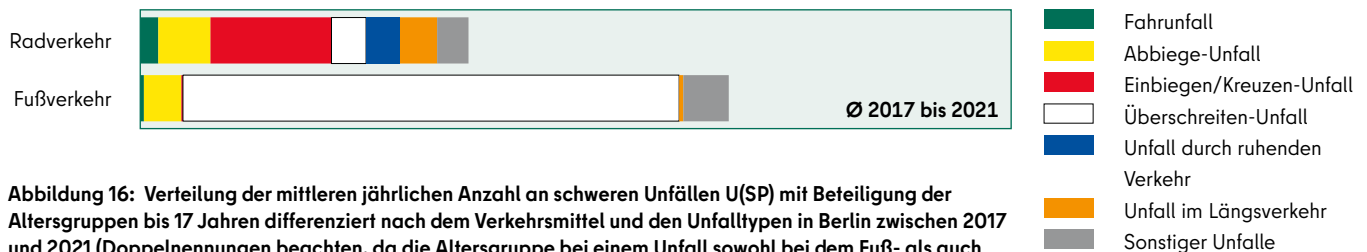


Abbildung 16: Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung der Altersgruppen bis 17 Jahren differenziert nach dem Verkehrsmittel und den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021 (Doppelnennungen beachten, da die Altersgruppe bei einem Unfall sowohl bei dem Fuß- als auch dem Radverkehr aufgeführt werden kann)

Das schwere Unfallgeschehen mit Kindern und Jugendlichen weist mit einem Anteil von 15 Prozent eine ausgeprägte Auffälligkeit in der Frühspitze (6.00 bis 9.00 Uhr) auf (gegenüber 8 Prozent bei allen schweren Unfällen). Ähnlich verhält es sich in der Nachmittagsspitze (15.00 bis 18.00 Uhr) mit einem Anteil von 36 Prozent (gegenüber 23 Prozent bei allen schweren Unfällen).

Aus den bisherigen Betrachtungen ergeben sich klare Handlungsschwerpunkte, mit denen ein Großteil des schweren Unfallgeschehens in Berlin adressiert werden kann. Diese werden nachfolgend dargelegt.

2.2 Festlegung Handlungsschwerpunkte

ABLEITUNG DER HANDLUNGSSCHWERPUNKTE AUS DEM UNFALLGESCHEHEN

Im vorhergehenden Kapitel wurden klare Auffälligkeiten im Unfallgeschehen mit schwerem Personenschaden U(SP) identifiziert, aus denen sich fünf Handlungsschwerpunkte ergeben:

- Unfälle beim Überschreiten des Fußverkehrs der Fahrbahn aber auch im Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen
- Unfälle sowohl an den Knotenpunkten beim Abbiegen oder Einbiegen-/Kreuzen des Radverkehrs als auch entlang der Strecke mit einem heterogenen Unfallgeschehen
- Unfälle an Knotenpunkten mit ausschließlich Kraftfahrzeugen
- Unfälle mit Kindern und Jugendlichen
- Unfälle mit Seniorinnen und Senioren

Diese Handlungsschwerpunkte decken rund 84 Prozent des schweren Unfallgeschehens ab (siehe Abbildung 17).

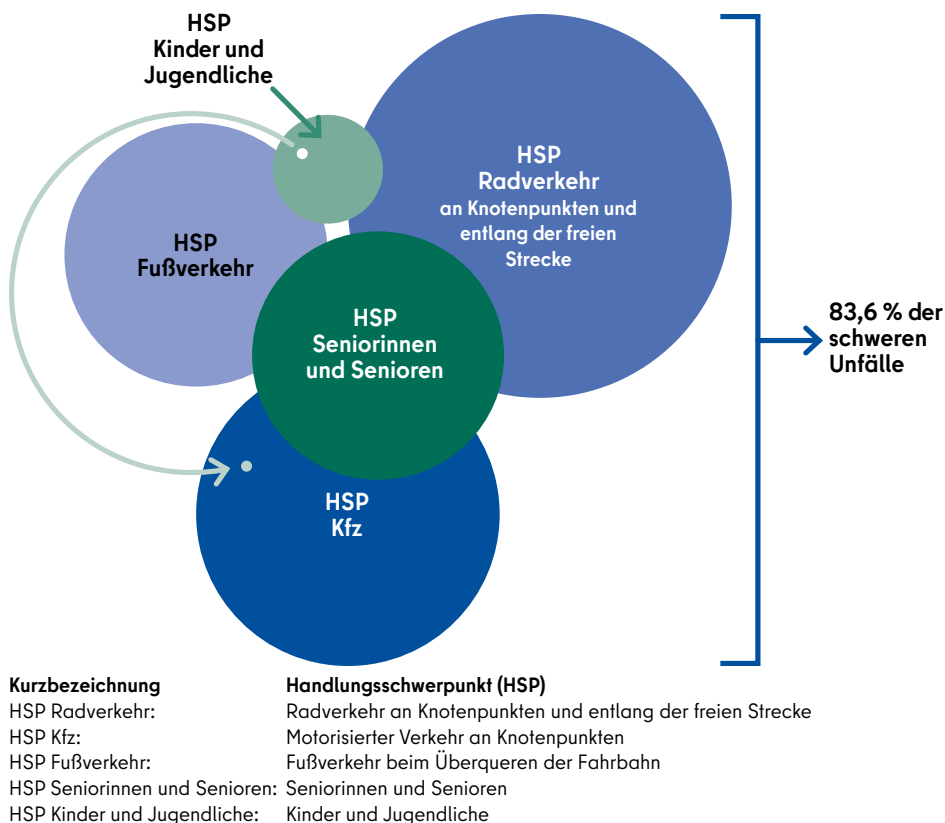


Abbildung 17: Maßstabsgetreue Abbildung (in Abhängigkeit der Anzahl an schweren Unfällen) der Handlungsschwerpunkte des Unfallgeschehens und deren (nicht maßstabsgetreuen) Überlappungsbereiche

ABLEITUNG DER HANDLUNGSSCHWERPUNKTE AUS DEM MOBILITÄTSGESETZ UND ANDEREN PLANWERKEN

Aufgrund der zahlreichen Vorgaben des MobG BE aber auch des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu Prozessen und administrativen Maßnahmen werden diese Sachverhalte in die Ermittlung der Handlungsschwerpunkte einbezogen. Im MobG BE sind unter § 17 Anforderungen und Ziele für die Entwicklung des Mobilitätsangebots in Berlin definiert. Die Planwerke übersetzen diese Anforderungen und Ziele in konkrete Aufgaben. Der StEP MoVe gibt hier den gesamtstädtischen Rahmen vor, während die ihm nachgeordneten Planwerke die Aufgaben entsprechend der Verkehrsarten (Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder themenspezifisch (integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept, Verkehrssicherheitsprogramm) weiter konkretisieren.

Das MobG BE und die Planwerke präzisieren die für die Verkehrssicherheitsarbeit relevanten Vorgaben, teilweise als Aufträge an das Verkehrssicherheitsprogramm. Dabei werden grundsätzliche Rahmenbedingungen, Vorgaben zu den Zielen aber auch Maßnahmenhinweise thematisiert:

- Es sind in jedem Fall Maßnahmen für wiederholt auftretende, schwere Unfälle sowie die Herstellung der Schulwegsicherheit, der Sicherheit im Umfeld von Einrichtungen zur Kinderbetreuung sowie Einrichtungen, in denen besonders schutzbedürftige Personen verkehren, festzulegen (§ 17 Absatz 3 MobG BE)
- Zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der Planwerke und daraus resultierender Maßnahmen ist die Öffentlichkeit in geeigneter Weise bei Planung und Umsetzung der Planwerke zu beteiligen (§ 19 Absatz 1 MobG BE). Genauso ist die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den Senatsverwaltungen, den Bezirken sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren (§ 19 Absatz 4 MobG BE).

- Besondere Maßnahmen und Anforderungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nach § 21 MobG BE sind unter anderem: (1) eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, (2) die umgehende Prüfung von Maßnahmen nach Unfällen mit Verkehrstoten sowie schwer verletzten Personen an Unfallhäufungen, (3) die Veränderung von 30 gefährlichen Knotenpunkten durch die Unfallkommission, (4) die konsequente Überwachung und Ahndung von Regelverstößen im Verkehrsgeschehen sowie (5) eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu geltenden Verkehrsregeln
- Übergreifende Maßnahmen sind zu koordinieren, Evaluationen bestehender Maßnahmen einzubeziehen und Umsetzung und Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms alle zwei Jahre zu überprüfen (§ 17 Absatz 4, 5 MobG BE)
- Der StEP MoVe verfolgt das Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr mit hoher Priorität zu verbessern und dabei die „Vision Zero“ als Basis für alle Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Erarbeitung neuer Kreuzungsdesigns und der Umgestaltung von Knotenpunkten sowie der Neuaufteilung des Straßenraums, zum Beispiel durch die Entwicklung von neuen, geschützten Kreuzungsdesigns zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Maßnahme I1) oder auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Businfrastruktur durch die Markierung von Bussonderstreifen (Maßnahme I33).
- Im Radverkehrsplan (RVP) wird die Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen RSAS 2019“ gefordert aber auch die Notwendigkeit zur Evaluation von Maßnahmen auf ihre Sicherheitswirkung, wie unter anderem der Geschützten Radfahrstreifen (GRFS)
- Im integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWK) werden unter der Maßnahme M11 zahlreiche Bestrebungen zur Verkehrssicherheit genannt, welche einen besonderen Fokus auf den Austausch auf internationaler und Bundesebene aber auch mit Berufsgenossenschaften und der Versicherungswirtschaft legen
- Laut des Nahverkehrsplans 2019–2023 soll die Verkehrssicherheit des ÖPNV durch den Umbau und die Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen weiter erhöht werden

Es wird deutlich, dass klare administrative Vorgaben für beispielsweise die Arbeit der Unfallkommission oder den Umgang mit schweren Einzelunfällen bestehen. Aber auch die Anwendung des Sicherheitsaudits spielt eine wesentliche Rolle. Zuständigkeiten für sicherheitsrelevante Maßnahmen sind klar zu benennen und die Verkehrssicherheit ist als integraler Bestandteil von Planungen und Maßnahmen zu betrachten. Alle diese prozessorientierten Anforderungen sollen in einem Handlungsschwerpunkt **Organisation des Sicherheitsmanagements** gebündelt und explizit adressiert werden.

Weiterhin sind die Themen Monitoring und Evaluation häufig genannte Schwerpunkte in den Planwerken. Auch der Abstimmung mit Institutionen unterschiedlicher Ebenen wird bei der Erarbeitung von Maßnahmen und Konzepten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine große Bedeutung beigemessen, ebenso wie der Koordination übergreifender Maßnahmen. Diese Themen werden in einem zweiten Handlungsschwerpunkt **Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung** gebündelt.

ZUSAMMENFASSUNG: SIEBEN HANDLUNGSSCHWERPUNKTE FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT IN BERLIN

Für das Verkehrssicherheitsprogramm werden sieben Handlungsschwerpunkte (HSP) festgelegt (Abbildung 18). Ausgehend vom administrativen HSP 1 Organisation Sicherheitsmanagement werden fünf inhaltliche und vorrangig aus dem Unfallgeschehen abgeleitete Handlungsschwerpunkte für die drei Hauptverkehrsgruppen (HSP 2-4) und zwei besonders vulnerablen Altersgruppen (HSP 5-6) festgelegt. Diese adressieren zusammen insgesamt fast 84 Prozent des schweren Unfallgeschehens im Stadtgebiet von Berlin. Die administrative Klammer bildet den siebten Handlungsschwerpunkt Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung.

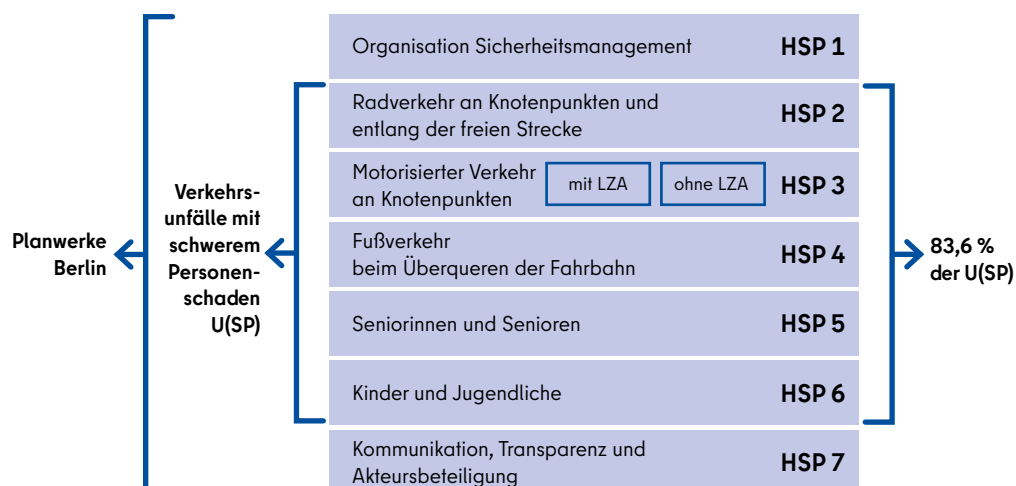


Abbildung 18: Handlungsschwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogramms 2030⁸

2.3 Ansatz Handlungskonzept

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin wird getragen von vielfältigen Beteiligten. Erfolgreiche und nachhaltig wirksame Maßnahmen des bisherigen Verkehrssicherheitsprogramms sollen fortgeführt und intensiviert sowie neue Ansätze in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebracht werden.

Neben den Handlungsschwerpunkten, die sich aus den Unfalltypen und Problemlagen ergeben, werden die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 nach Handlungsfeldern gruppiert. Diese Handlungsfelder (HF) sind im Einzelnen:

- Das **Handlungsfeld Mensch** bezieht sich auf die Sensibilisierung des Einzelnen für die Risiken im Verkehr und damit auf Maßnahmen der Mobilitätsbildung sowie des Informationsaustauschs, mit dem Ziel, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu erlernen, aktuelle Verkehrsregeln zu kommunizieren und zu verstehen aber auch sicherheitsrelevante Verhaltensweisen zu thematisieren
- Das **Handlungsfeld Infrastruktur** umfasst Maßnahmen, bei denen der Straßenraum baulich verändert wird
- Das **Handlungsfeld Verkehrsmanagement und Technik⁹** enthält Maßnahmen mit Bezug auf die Straßen- und Fahrzeugausstattung. Von der Markierung über die Beschilderung hin zur Verkehrsleittechnik und Fahrerassistenzsystemen
- Das **Handlungsfeld Prozesse¹⁰** bezieht sich vorrangig auf Prozesse innerhalb der Verwaltung. Ziel ist es, die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit und die Umsetzung der Maßnahmen aller Handlungsfelder zu schaffen

⁸ Die Reihenfolge der Handlungsschwerpunkte in der Darstellung wie auch im vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm entspricht dem Anteil des jeweiligen Handlungsschwerpunktes an den zu adressierenden 83,6 Prozent des schweren Unfallgeschehens.

⁹ Im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 noch als Technik und Verkehrsrecht bezeichnet. Mit der neuen Bezeichnung Verkehrsmanagement und Technik soll der Fokus noch stärker auf die tatsächlich beeinflussbaren Elemente des Verkehrsrechts unter anderem auf die Anordnung von Markierung und Beschilderung sowie die Steuerung von Lichtzeichenanlagen gelegt werden.

¹⁰ Im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 noch als Verkehrsplanung und -politik bezeichnet. Mit der neuen Bezeichnung Prozesse soll der Fokus noch stärker auf den organisatorischen Strukturen der Verkehrssicherheitsarbeit innerhalb der Verwaltung gelegt werden.

Diese Handlungsfelder bilden die Maßnahmengruppen aus dem § 17 Absatz 1 MobG BE ab:

- organisatorische sowie präventive und repressive Maßnahmen (HF Prozesse, HF Mensch)
- Maßnahmen zur Schulung, Information und Aufklärung (HF Mensch)
- infrastrukturelle Maßnahmen sowie bauliche Standards (HF Infrastruktur, HF Verkehrsmanagement und Technik)

Da die Verkehrssicherheitsarbeit interdisziplinär ist und auf gemeinsame Anstrengungen verschiedener Institutionen zur Reduzierung der Unfälle und Verunglückten abzielt, ist eine Verknüpfung der Handlungsfelder mit den identifizierten Handlungsschwerpunkten (Kategorisierung Problemlage und Handlungserfordernisse aus Unfallgeschehen und Planwerken) erforderlich (Abbildung 19).

		Handlungsfelder			
Handlungsschwerpunkte	HSP 1	Organisation Sicherheitsmanagement			
	HSP 2	Radverkehr an Knotenpunkten und entlang der freien Strecke			
	HSP 3	Motorisierter Verkehr an Knotenpunkten <div>mit LZA</div> <div>ohne LZA</div>			
	HSP 4	Fußverkehr beim Überqueren der Fahrbahn			
	HSP 5	Seniorinnen und Senioren			
	HSP 6	Kinder und Jugendliche			
	HSP 7	Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung			
		Mensch	Infrastruktur	Verkehrsmanagement und Technik	Prozesse

Abbildung 19: Zusammenhang Handlungsfelder und Handlungsschwerpunkte

Aus der Gegenüberstellung von Handlungsfeldern (Kategorisierung Maßnahmen) und Handlungsschwerpunkten (Kategorisierung Problemlage und Handlungserfordernisse aus Unfallgeschehen und Planwerken) wurden die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 ausgewählt, die fortgeschrieben werden sollen. Darüber hinaus wurden Bereiche für eine Ergänzung und/oder Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin identifiziert und entsprechende Maßnahmen dazu konkretisiert. Alle Maßnahmen wurden dabei mit dem übergeordneten Leitbild sowie den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms abgeglichen (Abbildung 20 und Abbildung 21).



Abbildung 20: Vorgehensweise Maßnahmenentwicklung

Aus dem großen Spektrum denkbarer Maßnahmen in allen Handlungsfeldern und -schwerpunkten wurden entsprechend des Potenzials und einer qualitativen Einschätzung der Wirksamkeit die wichtigsten Maßnahmenansätze priorisiert. Dabei wurden ergänzend auch die gesellschaftliche Relevanz sowie der Umsetzungszeitraum und Umsetzungsaufwand berücksichtigt.

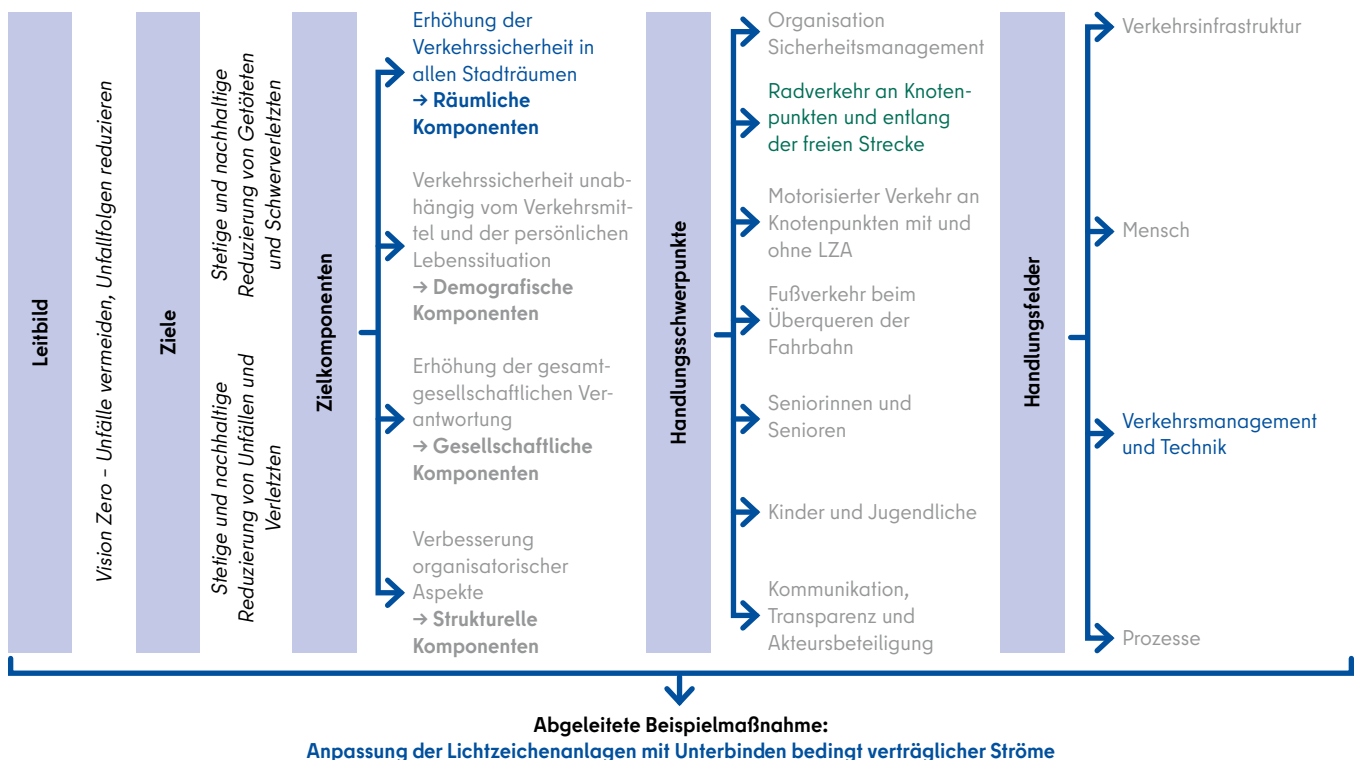


Abbildung 21: Vorgehensweise Maßnahmenentwicklung anhand eines Beispiels

Die Gesamtübersicht der Maßnahmen nach Handlungsschwerpunkten findet sich in der Anlage 1 „Maßnahmenprogramm“.

Die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms bauen auf einem zentralen Leitbild auf. Sie konkretisieren diese auch im Hinblick auf die aktuellen Problemlagen und dienen der zukünftigen Überprüfung auf eine Zielerreichung des Verkehrssicherheitsprogramms. Die im Handlungskonzept beschriebenen Maßnahmen dienen der Erreichung dieser übergeordneten Ziele.

3 LEITBILD UND ZIELE

3.1 Leitbild

Das Leitbild des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 leitet sich aus § 10 Absatz 3 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) ab und lautet wie folgt:

Ziel ist, dass sich im Berliner Stadtgebiet keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Diese „Vision Zero“ ist Leitlinie für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit Einfluss auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.

Das Leitbild ist maßgebend für alle darauf aufbauenden Schritte des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 und Aktivitäten des Landes Berlin.

3.2 Ziele

Die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 ergeben sich aus unterschiedlichen Überlegungen. Hierzu gehören die Bewertung der Ziele des bisherigen Verkehrssicherheitsprogramms sowie die Überprüfung und gegebenenfalls Konkretisierung von Zielen zu Fragen der Verkehrssicherheit aus anderen Planwerken. Die Ergebnisse dieser Bewertung wurden unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den Unfallanalysen eingeordnet und in neue, für das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 geltende, Ziele übersetzt.

Das MobG BE benennt in § 10 weitere zentrale Ziele im Bereich Verkehrssicherheit. Danach sollen alle Menschen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen. Die gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt zwischen den Verkehrsteilnehmenden sind wesentliche Grundlagen der Förderung der Verkehrssicherheit.

Das Mobilitätsgesetz ermöglicht es in den zu erarbeitenden Planwerken, die Ziele zu konkretisieren. So greift der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) dies auf und formuliert unter anderem folgende Handlungsziele:

- 3.2 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern und Jugendlichen und
- 5.2 Signifikante Reduzierung der Zahl der im Verkehr Verletzten und Getöteten bis 2030

Er überträgt dem Verkehrssicherheitsprogramm die Konkretisierung dieser Ziele.

In Summe des MobG BE sowie des StEP MoVe und der Erkenntnisse aus den Unfallanalysen ergeben sich damit folgende nachstehende Ziele für das Verkehrssicherheitsprogramm 2030.

Übergeordnet werden zwei langfristige Reduktionsziele festgelegt:

- Im Berliner Stadtgebiet ereignen sich **keine Verkehrsunfälle mit Verletzten** mehr. Daher wird bezogen auf das Jahr 2019 (Bezugsjahr) eine stetige¹¹ und nachhaltige Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Verletzten U(P) bis zum Jahr 2030 angestrebt.
- Im Berliner Stadtgebiet ereignen sich **keine Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden** mehr. Daher wird bezogen auf das Jahr 2019 (Bezugsjahr) eine stetige und nachhaltige Reduzierung der Getöteten (Gt) und Schwerverletzten (SV) bis zum Jahr 2030 angestrebt.

Diese Ziele lassen sich aufgrund des Unfallgeschehens wie folgt ergänzen.

- **Räumliche Komponente**

Die Verkehrsteilnehmenden in allen Stadträumen profitieren gleichermaßen von den Reduktionszielen. Im Berliner Stadtgebiet sollen daher zukünftig keine räumlich spezifischen Unfallauffälligkeiten mehr vorkommen. Das bedeutet konkret, dass es keine Unterschiede in den Unfall- und Verunglücktenzahlen zwischen den Stadtbezirken mehr gibt.

- **Demografische Komponente**

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgt unabhängig vom Verkehrsmittel und der persönlichen Lebenssituation. Im Berliner Stadtgebiet sollen daher zukünftig keine räumlich spezifischen Unfallauffälligkeiten nach Altersgruppen mehr vorkommen. Das bedeutet konkret, dass es keine Unterschiede bei den Verunglückten nach Altersgruppen entsprechend der bestehenden Altersstruktur zwischen den Stadtbezirken mehr gibt.

- **Gesellschaftliche Komponente**

Es erfolgt eine nachhaltige Stärkung der gesamtgesellschaftlichen Verantwortung in Bezug auf das Verhalten im Verkehr. Im Berliner Stadtgebiet soll daher eine konstante Reduzierung von Regelverstößen durch Verkehrsteilnehmende unabhängig von der Art der Verkehrsteilnahme erreicht werden.

- **Strukturell-administrative oder verwaltungsseitige Komponente**

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin soll darauf ausgerichtet sein, die „Vision Zero“ zu erreichen. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird daher so organisiert, dass alle beteiligten Institutionen einen maximalen Beitrag zu den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms leisten können. Hierfür sollen zukünftig die Themen der Verkehrssicherheit noch stärker bei infrastrukturellen Planungen berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist eine verbesserte Verzahnung der in der Planung und Ausführung beteiligten Institutionen anzustreben. Außerdem sind die verschiedenen Partner der Charta für Verkehrssicherheit zu adressieren.

¹¹ Stetig und nachhaltig meint hierbei eine Reduzierung des schweren Unfallgeschehens im Jahresmittel bezogen auf den Gesamtwirkungszeitraum des Verkehrssicherheitsprogramms.

3.3 Indikatoren für das Monitoring und die Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms

Das Monitoring betrifft die Nachverfolgung der Entwicklungen im Unfallgeschehen sowie die Umsetzung von Maßnahmen. Die Evaluation bewertet die Zielerreichung (Wirkung und Effekte) von Maßnahmen und des Verkehrssicherheitsprogramms als gesamtes Planwerk. Die Bewertung der Zielerreichung erfolgt qualitativ und/oder quantitativ auf Basis vorher festgelegter Indikatoren.

Ausgehend von den sieben Handlungsschwerpunkten, die rund 84 Prozent des schweren Unfallgeschehens in Berlin adressieren, wird der Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms an Hand der folgenden Kriterien gemessen:

1. **Umsetzungsstand der Maßnahmen:** Werden die Maßnahmen wie geplant umgesetzt beziehungsweise wo kommt es zu Verzögerungen?
2. **Wirksamkeit der Maßnahmen:** Wirken die Maßnahmen wie angenommen beziehungsweise wo stellen sich die erwarteten Wirkungen nicht ein?
3. **Unfallgeschehen in den Handlungsschwerpunkten:** Kann eine stetige Verminderung der schweren Unfälle in den Handlungsschwerpunkten und in der Folge eine stetige Verminderung der Zahlen der Schwerverletzten und Getöteten in Berlin festgestellt werden?

Darüber hinaus werden mit dem Monitoring und der Evaluation die folgenden Absichten verfolgt:

- Schaffung von Grundlagen, um die Anforderungen an das Verkehrssicherheitsprogramm aufgrund von veränderten oder neuen Entwicklungen im Unfallgeschehen regelmäßig überprüfen und bewerten zu können
- Falls eine Umsetzung nicht erfolgt ist oder behindert wurde, sollen über die Indikatoren selbst oder über ergänzende und vertiefte Analysen die Gründe (beispielsweise Umsetzungshindernisse) identifiziert werden, um nachsteuern zu können
- Anhand von Wirkungsevaluationen ausgewählter Maßnahmen lässt sich überprüfen, ob bei erfolgter Umsetzung die erwarteten Wirkungen auch tatsächlich eingetreten sind und wie hoch diese sind. Hierzu finden sich umfangreiche Ausführungen im Radverkehrsplan Berlin (→ RVP).
- Über den Abgleich von Veränderungen im Unfallgeschehen, der Maßnahmenumsetzung sowie Wirkungsevaluationen lassen sich Abweichungen zwischen den Anforderungen an das Verkehrssicherheitsprogramm und den Maßnahmen feststellen. Darauf aufbauend können dann Maßnahmen verbessert und zielgerichteter angepasst werden.

Monitoring und Evaluation sind nach übergeordneter Ebene des Planwerks sowie der Maßnahmenebene zu unterscheiden. Auf übergeordneter Ebene des Verkehrssicherheitsprogramms lassen sich für die in Kapitel 3.2 formulierten Ziele folgende Prüffragen formulieren:

- Folgt die jährliche Entwicklung der Unfallzahlen dem grundsätzlichen Trend zur Erreichung der Zielvorgabe im Jahr 2030?
- Gibt es unterschiedliche Entwicklungen in den Unfallzahlen sowie Untergruppen davon in den Bezirken und können absolute Unterschiede abgebaut werden (→ räumliche Komponente der Zielvorgaben)?

- Können die bestehenden Unterschiede in den auf die Bevölkerung Berlins bezogenen Verunglücktenzahlen (gegebenenfalls Verweis auf den letzten Verkehrssicherheitsbericht) der verschiedenen Altersgruppen abgebaut werden (→ demografische Komponente der Zielvorgaben)?
- Gibt es eine besondere Auffälligkeit in Bezug auf Regelverstöße im Berliner Straßennetz und verändert sich die Anzahl oder der Anteil von schweren an allen Verstößen (→ gesellschaftliche Komponente der Zielvorgaben)?
- Konnten die Maßnahmen aus den Handlungsschwerpunkten Organisation Sicherheitsmanagement HSP 1 sowie Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung HSP 7 rechtzeitig gestartet und in die Umsetzung gebracht werden (siehe MP1-7 sowie MM1-7 in Kapitel 4)?

Für das Monitoring und die Evaluation auf Maßnahmenebene werden je Maßnahmen Evaluationskriterien (Indikatoren) in der Maßnahmenliste (siehe Anlage 1 „Maßnahmenprogramm“) bereitgestellt. Diese konzentrieren sich möglichst auf Kennzahlen unabhängig vom Unfallgeschehen.

Das Monitoring der Unfallentwicklung erfolgt regelmäßig alle zwei Jahre auf Grundlage der Verkehrssicherheitsberichte. In diesen wird das durchschnittliche Unfallgeschehen anhand von Mittelwerten bezogen auf Zeitintervallen von mehreren Jahren betrachtet. Jährlich bedingte Schwankungen können somit ausgeglichen werden, was wiederum einen zuverlässigen Rückschluss auf die Unfallentwicklung zulässt. Sollte eine stetige und nachhaltige Reduzierung von Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten nicht nachweisbar sein, besteht ein entsprechender Nachsteuerungsbedarf innerhalb des Verkehrssicherheitsprogramms. In diesem Zusammenhang ist eine gezielte und anlassbezogene Evaluation für ausgewählte Bereiche oder Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms vorzunehmen. Die hierbei identifizierten Nachsteuerungsbedarfe bei einzelnen Maßnahmen werden an die zuständigen Institutionen übermittelt.

4 HANDLUNGSKONZEPT

Das Handlungskonzept konkretisiert für jeden Handlungsschwerpunkt (HSP) die entsprechenden Handlungserfordernisse und konkreten Maßnahmen, deren Umsetzung in der Verantwortung des Landes Berlins stehen. Eine vollständige Übersicht über die Maßnahmen inklusive organisatorischer Aspekte wie beteiligte Institutionen, Zeitraum und Evaluierungskriterium findet sich als Anlage 1 „Maßnahmenprogramm“.

4.1 HSP 1 – Organisation Sicherheitsmanagement

Eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms erfordert eine Auseinandersetzung mit den Voraussetzungen zur Verkehrssicherheitsarbeit und die Schaffung geeigneter Prozesse. Hieraus ergeben sich für die Organisation der Arbeiten, die mit Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit als auch der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms einhergehen, vier zentrale Handlungserfordernisse.

HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Austausch sicherheitsrelevanter Daten
2. Organisation des Sicherheitsmanagements
3. Konsequente Maßnahmenumsetzung
4. Verkehrsüberwachung

Die Handlungserfordernisse betreffen generelle Prozesse, die die systematische Nutzung von sicherheitsrelevanten Daten und die Kommunikation innerhalb und zwischen unterschiedlichen Behörden/Verwaltungen verbessern. Durch geeignete Prozesse sollen alle Maßnahmen effektiv auf die Handlungsschwerpunkte ausgerichtet und flächendeckend in Berlin umgesetzt werden. Damit sind aber auch die weitere Intensivierung und die Ergänzung von Verfahren des Sicherheitsmanagements gemeint, wie zum Beispiel die Arbeit der Unfallkommission und die Durchführung von Sicherheitsaudits.

MAßNAHMEN

Die **systematische Nutzung sicherheitsrelevanter Daten MP1** ist Grundlage für die Durchführung von Maßnahmen aber auch für das Monitoring und die Evaluation von Maßnahmen. Hierzu bedarf es in einem ersten Schritt einer Bedarfsermittlung bei den Bezirken und Senatsverwaltungen zu den benötigten Unfalldaten und deren Aufbereitungs- und Austauschformaten. Hierauf aufbauend sind in einem zweiten Schritt unterstützende Prozesse zu etablieren, mit denen ein dauerhafter Wissenstransfer gewährleistet werden kann.

Ausgangspunkt ist die Bereitstellung der Unfalldaten durch die Polizei. Relevante Institutionen sollen einen einfachen Zugang auf die Erkenntnisse aus den Unfalldaten erhalten, damit sie diese bei allen Planungsprozessen und nicht nur bei Maßnahmen der Unfallkommission berücksichtigen können. Beispiele dafür sind die Auswertungen von wiederkehrenden Defiziten an Unfallhäufungsstellen (zum Beispiel für die generelle Berücksichtigung bei Planungen und Sanierungen), thematische Auswertungen der Fuß-, Rad- und Motorradunfälle oder die Sicherung von Links- und Rechtsabbiegevorgängen an Knotenpunkten mit Lichtzeichenanlage.

Durch die Verknüpfung aufbereiteter Unfalldaten mit anderen sicherheitsrelevanten Daten wie unter anderem Verkehrsmengen, gefahrenen Geschwindigkeiten und Infrastrukturmerkmalen können im Rahmen spezifischer Auswertungen Erkenntnisse für die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. Vorhandene sicherheitsrelevante Datensätze sollen über digitale Plattformen für Verwaltungshandlungen für die Institutionen nutzbar gemacht werden. Den Planenden werden damit sowohl Werkzeuge als auch inhaltliche Informationen mitgegeben, um diese stärker in Planungsverfahren einbeziehen zu können.

Die **Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission MP2** stellt eine zentrale Maßnahme des Sicherheitsmanagements dar. Es gilt einerseits, die Forderungen des Mobilitätsgesetzes § 21 Absatz 3 zur Bearbeitung und nachhaltigen Reduzierung des schweren Unfallgeschehens an den 30 gefährlichsten Knotenpunkten im Jahr zu erfüllen. Andererseits sollen Bezirke stärker über Unfalldaten informiert werden, um diese bei laufenden oder anstehenden infrastrukturellen Planungen zu berücksichtigen. Hierfür bedarf es einer Übersicht durch die Polizei über die Unfalldaten mit Angaben zu den jeweiligen Unfallarten und Örtlichkeiten, die den planenden Bereichen zur Verfügung gestellt wird (inklusive Hinweisen zur Nutzung der Daten (MP1)). Damit sollen diese Erkenntnisse im Rahmen der Planung, des Betriebs/Unterhalts und der Erhaltung der Straßeninfrastruktur stärker berücksichtigt werden.

Der Informationsaustausch wird in einem abgestimmten Prozess institutionalisiert, der die Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Unfallkommission in der breiten Verwaltungsarbeit und vor allem bei der Investitionsplanung im Straßenbau absichert. Hierfür werden auch systematische Lösungsvorschläge aus der Analyse von Unfalldaten abgeleitet und als Standardlösungen bereitgestellt.

Bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen soll über die **Einführung von verpflichtenden Sicherheitsaudits MP3** die Verkehrssicherheitsarbeit gestärkt werden. Um die Aufgabenträger (unter anderem die Bezirke) bei der Umsetzung der Sicherheitsaudits zu unterstützen, werden Informationen zu den Themen Ausschreibung, Aufgaben des Audits sowie zum Umgang mit den Ergebnissen von Sicherheitsaudits erarbeitet.

Im Bestand werden ausgehend von räumlichen Unfallanalysen unfallauffällige Strecken des Fuß- und Radverkehrs (→ HSP 4, 2) identifiziert, welche im Rahmen von Bestandsaudits analysiert und beispielsweise als Grundlage für den Ausbau des Radverkehrsnetzes berücksichtigt werden (→ Radverkehrsplan (RVP)). Für die Auditierung wird auf externe Auditoren zurückgegriffen, um zeitnah in die Umsetzung zu kommen. Im Sinne der Weiterbildung und Qualifikation der verwaltungsinternen Planungsabteilungen wird auch für die Beschäftigten die Teilnahme an entsprechenden Fortbildungen ermöglicht (**MP7**).

Sichtbehinderungen sind ein maßgebliches Sicherheitsdefizit im Innerortsbereich. Für die systematische Bewertung der Sichtbeziehung wird die **Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz MP4** durchgeführt. Es wird ein Ansatz für die Überprüfung sowohl von Knotenpunkten als auch von Querungsstellen für den Fußverkehr (zunächst für das Hauptverkehrsstraßennetz und perspektivisch für Querungsstellen des Vorrangnetzes des Fußverkehrs) auf die Einhaltung von Sichtbeziehungen entsprechend des Entwurfsregelwerks erstellt. Der Ansatz enthält auch Anforderungen an die Dokumentation von bestehenden Sichtbehinderungen. Die Dokumentation mit einer priorisierten Liste der defizitären Örtlichkeiten wird den relevanten Institutionen zugänglich gemacht, um die Defizite sowohl in Planung als auch Betrieb sukzessive abbauen zu können.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist ein Querschnittsthema, welches zahlreiche Institutionen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Verwaltung betrifft. Im Rahmen der **Ausweitung der integralen Verkehrssicherheitsarbeit MP5** als Aufgabe der Senatsverwaltung werden Prozesse angestoßen und etabliert. Dies betrifft vor allem auch die Schnittstelle von der Senatsverwaltung zu den Bezirken.

Hierbei sollen Prozesse des Wissenstransfers initiiert und verstetigt werden. Damit soll eine verstärkte Berücksichtigung der Verkehrssicherheit beim Baustellenmanagement sowohl bei der Planung (Wahl von Routen mit einem hohen Sicherheitsniveau) als auch Ausgestaltung (sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs) ermöglicht werden. Zusätzlich soll eine verbesserte Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Radverkehrsanlagen und Fußwegen sowie die Anwendung aktueller Regelwerke erreicht werden. Die Umsetzung neuer Ansätze bei der Gestaltung von Infrastruktur unter anderem zur Reduzierung der Komplexität an Knotenpunkten, die verkehrssichere Gestaltung von Übergangspunkten zum öffentlichen Nahverkehr und die Organisation und Bewirtschaftung des Parkraums wird damit ebenso gefördert. Im Rahmen der Koordination werden auch entsprechende Prozesse für das Monitoring und die Evaluation des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 strukturiert.

Die **Erweiterung der Verkehrsüberwachung MP6** soll verstärkt verfolgt werden. Dazu gehört, soweit es die finanziellen Rahmenbedingungen zulassen, die Anschaffung zusätzlicher stationärer und mobiler Geschwindigkeitsüberwachungen und der Ausbau der kombinierten Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung. Zur Entlastung der personellen Ressourcen bei der Polizei werden vor allem portable Überwachungsgeräte für rotierende Überwachungseinsätze eingesetzt. Weitere thematische Schwerpunkte werden in Abstimmung mit der Polizei anhand des Unfallgeschehens ermittelt, genauso wie die räumliche Verteilung von Überwachungsmaßnahmen. Dafür werden verstärkt netzbezogene, aber auch systematische Auswertungen des Unfallgeschehens (**MP1**) genutzt. Im Laufe des Verkehrssicherheitsprogramms bis 2030 erfolgt eine Nachsteuerung der Intensität der Überwachung nach Bedarf und unter Berücksichtigung aller Kapazitäten (Personal, technische Ausstattung). Darüber hinaus wird sich auf Bundesebene für die Nutzung innovativer Technologien zur Unterstützung der Überwachung unterschiedlicher Verkehrsdelikte eingesetzt.

Für eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit bedarf es aktueller Kenntnisse zu Verfahren und wirksamen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit. Dies wird durch die **Fortbildung des Personals in den Institutionen zu Verkehrssicherheitsthemen MP7** unterstützt. Die Nutzung bestehender und zukünftiger Ausbildungsangebote auf Bundesebene wird für das Personal der Verwaltung ermöglicht. Es werden Richtlinien für kompakte interne Schulungsformate (unter anderem Webinare) konzipiert und verpflichtend für ausgewählte Personengruppen eingeführt. Ziel ist ein besseres Verständnis zur Durchführung und zum Nutzen von Standardverfahren der Verkehrssicherheitsarbeit, der Analyse des Unfallgeschehens sowie der Nutzung relevanter Regelwerke mit Sicherheitsbezug.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission
- Einführung von verpflichtenden Sicherheitsaudits
- Ausweitung der integralen Verkehrssicherheitsarbeit, dazu gehört unter anderem Bereitstellung der Unfallzahlen und sicherheitsrelevanter Informationen für alle Planungsprozesse (unter anderem zu eingeschränkten Sichtbeziehungen) sowie der Wissenstransfer Verkehrssicherheit in die Bezirke
- Intensivierung der Verkehrsüberwachung
- Weiterbildung des Personals in den Institutionen zu Verkehrssicherheitsthemen

4.2 HSP 2 – Radverkehr an Knotenpunkten und entlang der freien Strecke

Unfälle mit getöteten oder schwerverletzten Radfahrenden vollständig zu vermeiden, ist ein langfristiges Ziel Berlins (Berliner Mobilitätsgesetz § 36). Gleichzeitig steigt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr an. Ziel muss es somit sein, die Unfallzahlen trotz steigendem Radverkehrsaufkommen zu reduzieren. Im Radverkehr weisen ebenfalls vulnerable Gruppen wie Seniorinnen und Senioren sowie Jugendliche eine hohe Beteiligung auf. Über die Hälfte der schweren Unfälle ereignet sich an Knotenpunkten. Diese weisen grundsätzlich andere Konfliktsituationen auf, unter anderem bei Ein- und Abbiegevorgängen, als Unfälle entlang der Strecke, bei denen es zum Beispiel zu Unfällen aufgrund sich plötzlich öffnender Türen parkender Fahrzeuge kommt. Im HSP 2 wird daher nach Knotenpunkten und entlang der Strecke differenziert.

HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Gewährleistung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur
2. Ermöglichung sicherer Kreuzungsvorgänge für Radfahrende und Kfz
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fahrrädern sowie die verstärkte Nutzung persönlicher Schutzausrüstungen
4. Mobilitätsbildung mit Schwerpunkt Radverkehr (auch für Erwachsene)

Die Herausforderungen sind vielfältig und betreffen unter anderem die zunehmend aktive Mobilität im Alter (auch aufgrund der demografischen Entwicklung) sowie die Elektrifizierung im Radverkehr, wodurch neue Verkehrsregelungen erforderlich werden und die Bedeutung einer sicheren und leistungsfähigen Infrastruktur für alle Altersgruppen und Arten von Fahrrädern unter Berücksichtigung unterschiedlicher Geschwindigkeitsniveaus in den Vordergrund tritt.

MAßNAHMEN

Im RVP sind bereits zahlreiche, verkehrssicherheitsrelevante Maßnahmen enthalten, wonach Themen der Verkehrssicherheit bei allen Planungen, Abwägungen und Maßnahmenumsetzungen im Bereich Radverkehr zu beachten und entsprechende Entwurfsstandards anzuwenden sind. Die **priorisierte Umsetzung der sicherheitsrelevanten Maßnahmen des RVP MI3** ist ein zentraler Ansatzpunkt für das Verkehrssicherheitsprogramm. Hierzu gehören die Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS 2019) (MP3), die Gewährleistung durchgängiger Führungen für den Radverkehr, die Entwicklung einer Arbeitshilfe für die planenden Stellen zum Finden und der Verwendung von Regellösungen der Radverkehrsinfrastruktur an verschiedenen Streckentypen und Knotenpunkten zur Förderung eines einheitlichen Vorgehens, die Berücksichtigung allgemeiner Grundsätze für die Gestaltung von Knotenpunkten sowie die Umsetzung besonderer Maßnahmen entsprechend der Knotenpunkttypen. Diese Priorisierung ergibt sich unter anderem aus dem dominierenden Anteil des schweren Radverkehrsunfallgeschehens an Knotenpunkten aber auch den Auffälligkeiten hinsichtlich der Dooring-Unfälle, der Alleinunfälle (unter anderem Stürze) sowie der Unfälle mit Zufußgehenden. Übereinstimmend mit dem Radverkehrsplan sollen signalisierte Knotenpunkte mit konfliktfreien Phasen für den Radverkehr bevorzugt werden (unter anderem **Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten mit LZA, MVT1**). Lichtzeichensteuerungen werden auch für den Radverkehr in Bezug auf die Verkehrssicherheit optimiert. Wesentlich für die Sicherheit im Radverkehr ist die Gewährleistung **ausreichender Sichtbeziehungen MP4** (→ HSP 1) auf und für den Radverkehr.

Um die Unfallschwere zu verringern, wird die Überprüfung der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 auf Streckenabschnitten mit gehäuften Unfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit als Unfallursache weiterverfolgt. Es wird ein **Konzept zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2** erarbeitet, wie anhand konkreter Kriterien verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten für unfallbelastete Örtlichkeiten einer Hauptverkehrsstraße festgelegt werden können. Hierbei sind die erweiterten Spielräume, die sich durch die im Juli 2024 umgesetzte Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung ergeben, umfänglich zu prüfen und berücksichtigen. Es sind Handlungsnotwendigkeiten abzuleiten bezogen auf Bundesratsinitiativen, Entwurfsprinzipien für Planungen und konkrete Infrastrukturmaßnahmen.

Dabei ist neben der Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrbahn auch auf die Geschwindigkeitsdifferenzen im Seitenraum zu achten. Der Radverkehr, (elektrische) Kleinsfahrzeuge und der Fußverkehr kommen hier zusammen. Der vorhandene Raum ist so aufzuteilen, dass die Unterschiede in der Geschwindigkeit zu möglichst wenig Konflikten führen. Hierbei unterstützen beispielsweise leicht verständliche Elemente der Straßenausstattung wie unter anderem taktile Elemente zwischen Geh- und Radwegen oder Bordführungselemente an geschützten Radfahrstreifen in Abgrenzung zum motorisierten Verkehr. Die Empfehlungen werden dann in einem priorisierten Aktionsplan zusammengestellt und mit Maßnahmen bezüglich erforderlicher Entwurfsprinzipien, konkreter Infrastrukturmaßnahmen oder auch notwendiger Bundesratsinitiativen versehen. Dies betrifft vor allem auch Maßnahmen, wie bestehende Tempolimits besser eingehalten oder durchgesetzt werden können.

Aufgrund der weiter zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs sollen frühzeitig die motorischen Fähigkeiten zur Nutzung dieses Verkehrsmittels unter Einbezug der Kenntnisse von Verkehrsregeln, möglicher Risiken und korrespondierender sicherer Verhaltensweisen bei Kindern trainiert werden (**Fortführung und Stärkung der Radfahrausbildung für Kinder und Jugendliche MM5**, → HSP 6). Verschiedene inhaltliche und organisatorische Ansatzpunkte hierzu finden sich auch im Radverkehrsplan Berlin, wobei auch die Erwachsenen und Älteren mit zu berücksichtigen sind (→ RVP, Kapitel 3.5.4 Wissensvermittlung und Kompetenzförderung).

Das Angebot von Bikesharing und die Kurzeitausleihe von E-Scootern werden in Berlin von vielen Menschen unterschiedlichen Alters genutzt. Der Gebrauch persönlicher Sicherheitsausrüstungen bei der Verwendung dieser Fahrzeuge wie beispielsweise von Helmen soll erhöht werden (**Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Sharingdiensten MVT3**, → HSP 3).

Aktuelle und sicherheitsrelevante Themen der Radverkehrssicherheit werden regelmäßig über verschiedene Kommunikationsansätze **MM2** (→ HSP 7) an alle Verkehrsteilnehmenden übermittelt. Die Radverkehrssicherheit spielt eine zentrale Rolle bei den Arbeitswegen und soll auch bei der **Unterstützung der Verkehrssicherheit im Betrieblichen Mobilitätsmanagement MM6** (→ HSP 7) thematisiert werden. Die Nutzung sicherer Querschnittsbereiche und das Fahren in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung werden auch durch die subjektive Sicherheit im Radverkehr beeinflusst. Daher gilt es, diese zu bewerten und für die Stärkung eines sicheren Verhaltens zu nutzen (**MM7**, → HSP 7).

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Priorisierte Umsetzung sicherheitsrelevanter Maßnahmen des Radverkehrsplans Berlin unter anderem unter Berücksichtigung der Sicherung von abbiegenden Fahrzeugströmen und der Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz
- Konzept Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen
- Ausbildung und Kommunikation zum sicheren Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf die Radverkehrssicherheit bei allen Altersgruppen und über unterschiedliche Ansatzpunkte, beispielsweise über Schulen oder die Arbeitgebenden im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

4.3 HSP 3 – Motorisierter Verkehr an Knotenpunkten mit und ohne Lichtzeichenanlagen

Unfälle zwischen Kraftfahrzeugen mit schweren Folgen, unabhängig davon, ob es sich dabei um Zweiräder, Pkw, Lkw oder Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs handelt, ereignen sich vorrangig an den Knotenpunkten. Dabei sind die Unfälle an – meist größeren – mit Lichtzeichenanlagen (LZA) geregelten Knotenpunkten von denen an Knotenpunkten ohne Lichtzeichenanlagen abzugrenzen.

PROBLEMLAGEN UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Signalisierung und Gestaltung von Knotenpunkten mit LZA
2. Gestaltung von Knotenpunkten ohne LZA
3. Überwachung der Einhaltung von Tempolimits und angepassten Geschwindigkeiten
4. Aufklärung über Risiken des Parkens und Liefers/Ladens
5. Kommunikation von Verkehrsregeln und häufigen Konflikten
6. Sichere Fahrzeuge und deren Ausstattung

Knotenpunkte mit LZA können vor allem durch signaltechnische Optimierungen sicherer gestaltet werden (unter anderem Sicherung von Abbiegeströmen). Bei Knotenpunkten ohne LZA spielen unter anderem stärker die Erkennbarkeit der Wartepflicht, ausreichende Zeitlücken sowie angepasste Geschwindigkeiten eine Rolle. Neben diesen infrastrukturellen Themen muss die Kenntnis zu Risiken, potenziellen Konflikten und aktuellen Verkehrsregeln verbessert werden. Genauso unterstützen sichere Fahrzeuge sowie eine moderne Ausstattung mit entsprechenden Sicherheitssystemen die Verkehrssicherheit in diesem Handlungsschwerpunkt.

MAßNAHMEN

An Knotenpunkten mit Lichtzeichenregelungen sind über die Maßnahme **Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten mit LZA MVT1** (→ HSP 2, HSP 4), bedingt verträgliche Führungen zu verringern. Dafür sind getrennte Signalisierungen von links- und rechtsabbiegenden Kfz und entgegenkommenden sowie parallellaufenden Verkehren anzustreben. Mit der Aufstellung eines Kriterienkatalogs für den Abbau von ungeschützten Signalisierungen im Bestand, zum Beispiel in Abhängigkeit der Anzahl der Unfälle mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs, soll dieses Thema sukzessive umgesetzt werden. Dieser Kriterienkatalog soll auch um abgestufte Maßnahmen zur besseren Absicherung der Abbiegevorgänge ergänzt werden, welche unter anderem verschiedene Führungsformen abbiegender Radfahrender, zeitliche und räumliche Versätze sowie unterschiedliche Arten von Signalisierungen beinhalten.

Schlechte Sichtverhältnisse wirken sich vor allem an nicht signalisierten Knotenpunkten negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Daher wird die Einhaltung notwendiger Sichtdreiecke sowohl im Bestand MP4 (→ HSP 1) als auch bei Planungen über **Sicherheitsaudits MP3** (→ HSP 1) geprüft, damit diese in der Planung und bei der Erhaltung berücksichtigt werden können.

Die Überwachung der Einhaltung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten bleibt eine wichtige Aufgabe der Berliner Polizei. Sollte ein Bedarf zur Weiterentwicklung der Verkehrsüberwachung durch die Polizei Berlin identifiziert werden und entsprechende finanzielle und personelle Mittel zur Verfügung stehen, wird eine **Erweiterung der Verkehrsüberwachung MP6** (→ HSP 1) angestrebt. Darüber hinaus werden systematische Prozesse zur Identifizierung geeigneter Standorte implementiert, um die Effektivität der Maßnahmen zu maximieren und eine zielgerichtete Überwachung zu gewährleisten.

Mit der Erstellung eines **Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2** (→ HSP 2, HSP 4) sollen für das Hauptverkehrsstraßennetz verträgliche Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs bestimmt werden können. In einem Konzept werden Kriterien dafür entwickelt und die Straßenräume dementsprechend bewertet. Mit der Gewährleistung verträglicherer Kfz-Geschwindigkeiten können längere Reaktionszeiten sowie geringere Kollisionsgeschwindigkeiten (reduzierte Unfallschwere) erreicht werden. Dies wirkt sich vor allem auf die Vermeidung von Auffahrunfällen und Knotenpunkunfällen an nicht signalisierten Knotenpunkten positiv aus. Gerade an den Knotenpunkten ohne LZA spielt hier auch die **Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz MP4** (→ HSP 1) eine zentrale Rolle, damit Ein- und Abbiegevorgänge sicher realisiert werden können.

Mit steigenden technischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll die Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen (FAS) gefördert werden. Daher wird mit der Maßnahme **Verbesserung der Ausstattung von Fahrzeugen des Landes Berlin MVT2** sichergestellt, dass sich der aktuelle Stand der Technik im Bereich Fahrerassistenzsysteme stärker in den Flotten des Berliner Straßenverkehrs durchsetzt.

Zur Förderung der **sicheren Ausstattung von Sharingdiensten MVT3** (Fahrzeuge und Schutzausrüstung) werden die Zulassungen – für zum Beispiel Lade- oder Sharingstationen im Land Berlin – künftig an die Gewährleistung regelmäßiger Fahrzeugkontrollen geknüpft. Dazu zählt auch das Bereitstellen persönlicher Schutzausrüstungen (zum Beispiel Kindersitze). Für Miet-Kfz (Pkw, Kleintransporter) soll die Einführung von Systemen geprüft werden, die ein Überschreiten bestimmter Geschwindigkeiten verhindern oder alternativ zu einem künftigen Ausschluss der Mieterin/des Mieters führen.

Über die **Fortführung und den Ausbau des Zuwendungsprogramms MM4** (→ HSP 7) können im Rahmen von Informationsveranstaltungen, Kursen und Trainings sicherheitsrelevante Verhaltensweisen von Kfz-Fahrenden adressiert werden. Dabei sollen besonders die Risiken aus unangepasster Geschwindigkeit, des Parkens, Liefers und Ladens sowie bestehende und neue Verkehrsregeln vermittelt werden.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten mit LZA vor allem durch eine Reduzierung bedingt verträglicher Signalisierungen
- Erstellung eines Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2 sowie die Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestand vor allem an Knotenpunkten ohne LZA
- Mobilitätsbildung zu häufigen Konflikten, sicherem Verhalten und aktuellen Verkehrsregeln durch Maßnahmen im Rahmen der Fortführung und des Ausbaus des Zuwendungsprogramms

4.4 HSP 4 – Fußverkehr beim Überqueren der Fahrbahn

Dem Fußverkehr kommt eine besondere Bedeutung in der alltäglichen Mobilität zu. Insbesondere für vulnerable Gruppen, wie Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ist diese Mobilitätsform teilweise die einzige Möglichkeit, aktiv an individueller Mobilität und somit dem gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Die Sicherheit des Fußverkehrs hat somit eine hohe Priorität für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten.

HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Bereitstellung sicherer Querungshilfen
2. Förderung eines verkehrssicheren Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden an Querungsanlagen

Das Überqueren der Fahrbahn, egal ob entlang der Strecke oder an Knotenpunkten, stellt besondere Anforderungen an die Zufußgehenden und die jeweiligen Konfliktbeteiligten. Hier können verkehrsregelnde sowie infrastrukturelle Maßnahmen maßgeblich den sicheren Quervorgang fördern.

Unterstützt werden diese Erfordernisse durch den Abbau von Sichthindernissen an Konfliktpunkten und der Sicherung von Querungen über optimierte Signalsteuerungen. Ebenso ist die Regeleinhaltung bei haltenden oder parkenden Fahrzeugen zu überwachen. Die Reduktion von Kfz-Verkehrsstärken in sensiblen Straßenräumen wie Geschäftsbereichen und Erschließungsstraßen sowie Maßnahmen zur Durchsetzung von angepassten Geschwindigkeiten aller Fahrzeuge können die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöhen.

Eine barrierefreie Infrastruktur ist für Zufußgehende mit Mobilitätseinschränkungen von besonderer Bedeutung. Gleichmaßen lassen sich positive Effekte bezüglich der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ableiten. Entsprechende Standards und Empfehlungen für die Umsetzung finden sich im künftigen Fußverkehrsplan Berlin.

MAßNAHMEN

Das **Querungsstellenprogramm M11** aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 wird fortgeführt. Die Absicherung der Querung entlang der Strecke und an Knotenpunkten kann durch vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln und bauliche Mittelstreifen, Mehrzweckstreifen, Fußgängerüberwege und Fußgängerlichtzeichenanlagen unterstützt werden. An Gleisquerungen unterstützen Z-Querungen/Umlaufgeländer die Querung. Auffälligkeiten werden über ein relevantes Unfallgeschehen von Überschreiten- und Abbiegeunfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs und/oder über besonders sensible Räume zum Beispiel im Umfeld von Schulen/Kitas, Einrichtungen für Ältere sowie Bereiche von Zugängen zum Öffentlichen Nahverkehr definiert. Ausgehend von einer Liste mit Überschreiten-Unfällen und deren Örtlichkeiten erfolgt eine Priorisierung des Bedarfs mit dem Bestand an Querungsstellen. Übergeordnetes Ziel ist es, die Sicherheit des querenden Fußverkehrs durch eine verbesserte Ausstattung entsprechend des Berliner Mobilitätsgesetzes (§ 17a) zu verbessern. Der Umgang mit diesen Auffälligkeiten ist zu dokumentieren. Ausreichende Sichtbeziehungen sind grundsätzlich zu gewährleisten, entweder baulich oder über eine zusätzliche technische Ausstattung. Die Ausgestaltung erfolgt entsprechend den Anforderungen des geltenden Regelwerks, des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) nach § 55, des Fußverkehrsplans, aktuellen Forschungen sowie den besonderen Anforderungen von Kindern (siehe HSP 6). Reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeiten oder eine Reduktion des Kfz-Verkehrs stellen Maßnahmenansätze in besonders sensiblen Straßenräumen dar.

Die Verkehrssicherheit an Querungsstellen der Zufußgehenden wird maßgeblich durch den Abbau von Sichtbehinderungen unterstützt (**Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz MP4**). Hierfür bedarf es der konsequenten Überprüfung aller Querungsstellen zuerst im Hauptverkehrsstraßennetz und perspektivisch für Querungsstellen des Vorrangnetzes des Fußverkehrs sowie der Dokumentation und anschließenden Beseitigung von bestehenden Sichtbehinderungen.

Für die Ermittlung von Risiken und Gefahren, die durch Sichtbehinderungen von regelwidrig parkenden oder auch haltenden Fahrzeugen ausgehen, soll zudem eine Analyse durchgeführt werden, in der auch Vorschläge für eine zielgerichtete Überwachung dieser Verstöße unter Berücksichtigung der hierfür bestehenden Ressourcen erarbeitet werden.

Verträgliche Geschwindigkeiten sowohl des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn als auch des Radverkehrs bei gemeinsamen Anlagen mit dem Fußverkehr unterstützen den sicheren Quervorgang durch eine bessere Abschätzung von Lücken im Verkehrsstrom, einer längeren Reaktionszeit sowie geringen Kollisionsgeschwindigkeiten (reduzierte Unfallschwere). Bei Erstellung eines **Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen (MI2)**, sind auffällige Querungsstellen aus der **Fortführung des Querungsstellenprogramms MI1** sowie aus der **Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz MP4** (→ HSP 1) bei der Anordnung einer angepassten und sicheren Höchstgeschwindigkeit sowie der baulichen Unterstützung bestehender Tempolimits prioritär zu berücksichtigen. Bereiche mit einem besonderen Überquerungsbedarf sind ein Kriterium für das Konzept zur Festlegung von verträglichen Geschwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen. Weiterhin sind auffällige Querungsstellen bei der Schwerpunktsetzung im Rahmen der **Erweiterung der Verkehrsüberwachung MP6** (HSP 1) einzubeziehen.

An Knotenpunkten mit Lichtzeichenregelungen sind Zufußgehende auch durch links- und rechtsabbiegende Fahrzeuge gefährdet. Im Zuge der Maßnahme **Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten mit LZA MVT1** (→ HSP 2), ist in Abhängigkeit vorhandener Abbiegeunfälle mit Fußgängerbeteiligung die Gewährleistung ausreichender Zeitvorsprünge bei bedingt verträglicher Führung sowie die Ausweitung von geschützten (beziehungsweise separaten) Signalphasen für querende Zufußgehende zu überprüfen. Aufgrund des erhöhten schweren Unfallaufkommens durch Rotlichtverstöße bei Kindern und Jugendlichen, sollte zudem geprüft werden, ob Signalisierungen im Schulumfeld auf die Bedarfe dieser Zielgruppe anzupassen sind.

Neben altersgruppen-spezifischen Anforderungen des Fußverkehrs, welche bei den Handlungsschwerpunkten der Kinder (→ HSP 6) und Älteren (→ HSP 5) behandelt werden, gilt es, die verschiedenen Perspektiven Zufußgehender, Radfahrender und Kfz-Fahrender für alle Verkehrsteilnehmenden im Rahmen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu fokussieren. Innerhalb der Schwerpunktsetzung für die **Verbesserung der Wissensvermittlung für Verkehrsteilnehmende MM2** (→ HSP 7), sind Informationen zu Konflikten im Fußverkehr sowie aktuellen Verkehrsregeln zu verdeutlichen. Zufußgehende sind besonders schutzbedürftig. Ein erhöhtes Unfallrisiko, dass sich aus ihrer schlechten Sichtbarkeit oder auch geparkten Fahrzeugen ergibt, soll besonders berücksichtigt werden. Kfz-Fahrende bedürfen einer stärkeren Sensibilisierung für die vom Pkw-Verkehr ausgehenden Gefahren gegenüber dem Fuß- und Radverkehr aufgrund regelwidrig abgestellter Fahrzeuge, einer nicht angepassten Geschwindigkeit, Konflikten aufgrund der Nutzung gemeinsamer Flächen oder im Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen.

Im Rahmen der **verbesserten Aufbereitung sicherheitsrelevanter Informationen für die Beteiligung der Öffentlichkeit MM1** (→ HSP 7) aber auch bei der **Ausweitung der integralen Verkehrssicherheit MP5** (→ HSP 1, in Bezug auf die Institutionen), sind sicherheitsrelevante Erkenntnisse adressatengerecht aufzubereiten und zu kommunizieren. Hierzu gehören unter anderem Auffälligkeiten aus der **Fortführung des Querungsstellenprogramms MI1** (→ HSP 4), die Defizite aus der **Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz MP4** (→ HSP 1) oder Anforderungen aus dem **Konzept zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2** (→ HSP 2, HSP 3). Weiteren Institutionen werden Ansatzpunkte für die inhaltliche Ausgestaltung von Maßnahmen aus der **Fortführung und dem Ausbau des Zuwendungsprogramms MM4** (→ HSP 7) zur Verfügung gestellt. Hierzu gehören auch Informationen aus Verhaltensanalysen sowie Erkenntnisse zu strukturellen Risiken im Fußverkehr, unter anderem im Bereich von Querungsanlagen.

Die besondere Unfallauffälligkeit des Fußverkehrs bei Dämmerung und Dunkelheit wird bei allen zuvor genannten Maßnahmen mitgedacht. Weiterhin wird im Rahmen der **systematischen Nutzung sicherheitsrelevanter Daten MP1** (→ HSP 1) eine vertiefte Analyse weiterer Risiken und Ansatzpunkte für die Prävention in Bezug auf Dunkelheitsunfälle durchgeführt.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Fortführung Querungsstellenprogramm basierend auf der Analyse von Überschreiten-Unfällen sowie dem daraus resultierenden Bedarf im Abgleich mit dem Bestand
- Priorisierung der Belange des Fußverkehrs als vulnerable Gruppe bei der Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz sowie der Erstellung des Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallophäufungen
- Verbesserung der Wissensvermittlung für Verkehrsteilnehmende im Sinne der Kommunikation von Gefahren für den Fußverkehr (spezifisch aufbereitet für jede Art der Verkehrsbeteiligung)

4.5 HSP 5 – Seniorinnen und Senioren

Alle Verkehrsteilnehmenden haben das Recht auf eine sichere Mobilität, jedoch sind nicht alle Verkehrsteilnehmenden aufgrund ihres Alters, ihrer Fortbewegungsart oder aufgrund von Erkrankungen gleich leistungsfähig. Eine verantwortungsvolle Gesellschaft sollte dies besonders berücksichtigen. Der demografische Wandel und auch neue Fahrzeugtechnologien ermöglichen es Seniorinnen und Senioren, länger aktiv und mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr teilzunehmen. Gleichzeitig steigt im Alter das Risiko für schwere Verletzungen.

PROBLEMLAGEN UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Gewährleistung einer sicheren und aktiven Mobilität bis ins hohe Alter, wozu die Sicherstellung einer flächendeckenden Barrierefreiheit gehört
2. Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse Älterer

Eine aktive und sichere Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, was unter anderem eine barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur bedingt. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass die speziellen Bedürfnisse älterer Menschen – unter anderem in Bezug auf eine reduzierte Komplexität an Knotenpunkten – berücksichtigt und entsprechend bei infrastrukturellen Planungen adressiert werden. Obgleich ältere Menschen wegen ihrer Schwerverunglücktenbelastung als besonders schutzbedürftige Gruppe nachfolgend explizit adressiert werden, profitieren auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufgrund einer körperlichen oder auch geistigen Beeinträchtigung von Maßnahmen für Seniorinnen und Senioren und wurden bei der Maßnahmenarbeit fortlaufend berücksichtigt.

MAßNAHMEN

Damit Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Beeinträchtigungen als Zufußgehende sicher mobil sein können, sind die Maßnahmen zur Absicherung des Querens der Fahrbahn (→ HSP 4) besonders relevant. Regelmäßige Querungsanlagen sind notwendig, um ungesicherte Querungen an unübersichtlichen Stellen zu vermeiden. Bei der **Fortführung des Querungsstellenprogramms MI1** (→ HSP 4), ist besonders auch auf Barrierefreiheit der Anlagen (unter anderem Absenkungen, taktile Elemente) zu achten (→ Fußverkehrsplan Berlin). Die Einhaltung der Barrierefreiheit soll außerdem über die Durchführung von **Sicherheitsaudits MP3** (→ HSP 1) gewährleistet werden.

Seniorinnen und Senioren profitieren besonders von der Freihaltung von Sichtfeldern an Knotenpunkten (**MP4**, → HSP 1), denn dies unterstützt die Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit der Verkehrssituation. So können bevorrechtigte Verkehre und vor allem deren Geschwindigkeiten besser erkannt und eingeschätzt werden. Daher trägt auch die Maßnahme **Erweiterung der Verkehrsüberwachung MP6** (→ HSP 1) von Geschwindigkeiten und Verkehrsregeleinhaltung zur Sicherheit der Seniorinnen und Senioren bei.

Neben der Fortsetzung bestehender Maßnahmen für Seniorinnen und Senioren (unter anderem Mobilitätsbildung) sollen weitere Angebote wie zum Beispiel Rückmeldefahrten, Fahrtrainings mit Pedelecs und Sturzpräventionen insofern möglich direkt gefördert oder entsprechende Informationsmaterialien bezüglich der Verfügbarkeit und des Nutzens entsprechender Angebote erstellt werden (**Fortführung und Ausbau des Zuwendungsprogramms MM4**, → HSP 7).

Diese unterstützen Seniorinnen und Senioren dabei, ihr Können und ihr Verkehrsverhalten besser einzuschätzen. Das Bewusstsein eines Unfallrisikos kann zudem älteren Menschen helfen, gefährliche Situationen zu erkennen und diese zu vermeiden. Neben der inhaltlichen Ausweitung des Angebotes wird eine größere Verbreitung angestrebt.

Bedarf besteht auch bei der Weiterentwicklung von Maßnahmen für die Altersgruppe der über 75-jährigen Verkehrsteilnehmenden. Dies betrifft sowohl geeignete Maßnahmen der Mobilitätsbildung und des Trainings, aber auch infrastrukturelle und technische Lösungen.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Förderung und Absicherung einer aktiven Mobilität bis ins hohe Alter über die Bereitstellung einer altersgerechten Straßeninfrastruktur durch die Fortführung des Querungsstellenprogramms, ausreichenden Sichtbeziehungen, niedrigen Geschwindigkeiten und barrierefreien Umsetzungen. Die Implementierung dieser Punkte wird zusätzlich über die Durchführung von Sicherheitsaudits geprüft.
- Fortführung und Weiterentwicklung (Fokus Altersgruppe über 75 Jahre) von Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen im Rahmen der Fortführung und des Ausbaus des Zuwendungsprogramms

4.6 HSP 6 – Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche bedürfen im Straßenverkehr eines besonderen Schutzes in Form eines zielgruppenspezifischen Ansatzes, in dem neben den Kindern selbst auch die Schulen und Erziehungsberechtigten mit einbezogen werden. Um diesem gesamtgesellschaftlichen Auftrag gerecht zu werden, finden Kinder und Jugendliche in dem vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm eine spezielle Berücksichtigung.

PROBLEMLAGEN UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Verstehen des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmender sowie Erkennen möglicher Konfliktsituationen
2. Erlernen, Üben und Vertiefen von Verkehrsregeln sowie der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel
3. Nutzung von Schutzsystemen für Kfz und Fahrrad zur Verringerung von Unfallfolgen
4. Gewährleistung eines sicheren Schulumfelds sowie einer altersgerechten Infrastruktur¹²
5. Verbesserung von Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten der Mitarbeitenden in den Kinder- und Jugendbildungseinrichtungen

¹² Eine altersgerechte Infrastruktur zeichnet sich beispielsweise durch die Gewährleistung von Sichtbeziehungen an Querungen, durch die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen oder auch einfach verständlichen und eindeutigen Querungsanlagen wie Lichtzeichenanlagen für Zu Fußgehende aus.

Bereits in einem frühen Alter erlernen Kinder und Jugendliche als zukünftige Verkehrsteilnehmende die Grundlagen für ein sicheres Verhalten und eine umweltschonende Mobilität. Mobilitätsbildung, aber auch eine auf die Bedürfnisse dieser Altersgruppen angepasste Straßeninfrastruktur sind zentrale Ansatzpunkte in diesem Handlungsschwerpunkt. Egal ob als Pkw-Insassen, zu Fuß, auf dem Rad oder im Öffentlichen Verkehr bedarf es eines Fokus auf Schul- und Freizeitwegen sowie allen Situationen, bei denen Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr unterwegs sind. Dies sollte auch mit Blick darauf geschehen, dass Heranwachsende später mit allen Verkehrsmitteln selbstständig am Verkehr teilnehmen können und somit frühzeitig ein sicheres Verkehrsverhalten erlernt werden sollte.

MAßNAHMEN

Zentrale Ansatzpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit bei Kindern und Jugendlichen sind das schulische Umfeld, aber auch die Kitas. Die Einführung des **Mobilitätsmanagements für Schulen und Kitas (MMSK) als Regelaufgabe MM3** im Land Berlin soll unterstützt werden. Das Mobilitätsmanagement verbindet infrastrukturelle Maßnahmen zur sicheren Gestaltung der Kita- und Schulwege (**MI4**) mit der schulischen Mobilitätsbildung sowie informativen beziehungsweise kommunikativen Maßnahmen (unter anderem **MM1** und **MM7**). Zur Etablierung des MMSK sind geeignete Rahmenbedingungen, Organisationsstrukturen und Prozesse auf Landes- und Bezirksebene erforderlich. Bezirke, Schulen und Kitas werden darüber hinaus über Arbeitshilfen, Leitfäden und einem Informationsportal unterstützt. Dabei steht der Fuß- und Radverkehr im Fokus.

Neben der Schaffung einer altersgerechten Infrastruktur, ist die Vermittlung eines sicheren Verhaltens im Straßenverkehr bereits bei Kindern von großer Bedeutung, um langfristig die Unfallzahlen zu senken. Die **Radfahrausbildung für Kinder und Jugendliche ist zu stärken MM5**. Die gesamte Grundschulzeit über soll die Schulung des Radfahrens stärker gefördert werden. In den Jahrgangsstufen 1 bis 3 werden die Grundlagen für das Radfahren gelegt beziehungsweise gefestigt und die Voraussetzungen für das Bestehen der Radfahrprüfung in der 4. Jahrgangsstufe gelegt. In den Jahrgangsstufen 5 und 6 soll die weitere Konsolidierung des Radfahrens erfolgen. Für Kinder der 3. Jahrgangsstufe sollen angeleitete Radfahrtrainings in den Jugendverkehrsschulen oder auf dem Schulgelände eingeführt werden. In sicherer Umgebung der Jugendverkehrsschulen können Kinder praxisnah sicheres Verhalten im Straßenverkehr üben. Zusätzlich wird das Radfahren im Realverkehr beginnend mit der schulischen Radfahrausbildung gefördert. Ergänzt werden die Maßnahmen der praktischen Radfahrausbildung um Angebote an außerschulischen Bildungseinrichtungen für die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche, die älter als 10 Jahre sind.

Kinder und Jugendliche sind zu großen Teilen, vor allem auf dem Weg zu/von der Schule, im Fußverkehr unterwegs. Entscheidend für die Verkehrssicherheit ist dabei die Bereitstellung sicherer Querungsmöglichkeiten. Hier leistet die **Fortführung des Querungsstellenprogramms MI1** (→ HSP 4) einen zentralen Beitrag. Dabei sollten die besonderen Anforderungen von Kindern (unter anderem unzureichende Geschwindigkeits- und Distanzabschätzung) bei der Wahl von Querungsanlagen und deren Ausstattung eine zentrale Rolle spielen. Hier sind außerdem die Erstellung des **Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2** (→ HSP 2, HSP 3, HSP 4) aber auch die infrastrukturellen Maßnahmen im Rahmen der **priorisierten Umsetzung sicherheitsrelevanter Maßnahmen des Radverkehrsplans Berlin MI3** (→ HSP 2) mit zu berücksichtigen. Der Einsatz von Dialogdisplays und die verstärkte Regelüberwachung im Umfeld von Schulen und Kitas kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Es soll daher der Einsatz und mögliche Funktionsumfang, zum Beispiel die anonymisierte Nutzung von Geschwindigkeitsdaten, in Abstimmung mit zuständigen Akteuren, insbesondere den bezirklichen Straßenverkehrsbehörden, geprüft werden.

In § 17a Absatz 6 MobG BE ist vorgesehen, dass das Land Berlin auf Anforderung der Bezirke konkrete Projekte zur Förderung der Schulwegsicherheit unterstützt. „Jährlich sollen mindestens zehn Gefahrenstellen pro Bezirk so verändert werden, dass die Gefahrenquellen bestmöglich beseitigt werden und eine Erhöhung der Schulwegsicherheit sichergestellt ist.“ Das Land Berlin unterstützt daher die Bezirke bei dem **Abbau Gefahrenstellen im Schulumfeld MI4**. Hierzu gehört die Unterstützung der Bezirke bei der Erstellung aktueller Schulwegpläne aber auch die verbesserte Kommunikation von in diesem Zusammenhang identifizierten Gefahrenstellen an die Bezirksämter.

Eine Vielzahl an Aktionen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen finden sich auch bei nicht-staatlichen Institutionen, Vereinen und Verbänden. Dies wird auch zukünftig bei der **Fortführung und Ausbau des Zuwendungsprogramms MM4** (→ HSP 7) unterstützt, über die Berliner Charta koordiniert und bei der Ausrichtung und Bewertung der Maßnahmenansätze betreut. Es sollen besonders Ansätze zur Kommunikation eines sicheren Verhaltens für alle Verkehrsteilnehmenden (HSP 7), Informationen zu sicherheitsrelevanten Ausstattungen von Fahrzeugen, die Nutzung einer persönlichen Schutzausrüstung sowie die zahlreichen weiteren Angebote zur Mobilitätsbildung bei der Gewährung von Zuwendungen berücksichtigt werden.

Verkehrssicherheitsthemen mit Relevanz für Kinder und Jugendliche werden über die Maßnahmen zur **Informationsbereitstellung MM1** und **Wissensvermittlung MM2** (→ HSP 7) auch an die Erziehungsberechtigten kommuniziert. Zusätzlich werden Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eine fehlerverzeihende Infrastruktur (MI1) bei allen Maßnahmen im Handlungsfeld Prozesse (**MP1** bis **MP7**) nachhaltig integriert.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Einführung und Etablierung des Mobilitätsmanagements für Kitas und Schulen als Regelaufgabe im Land Berlin
- Radfahrausbildung fortführen und stärken
- Fortführung Querungsstellenprogramm sowie die Erstellung des Konzepts zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen MI2, auch als Unterstützung des Abbaus von Gefahrenstellen im Umfeld von Kitas und Schulen
- Fortführung und Ausbau des Zuwendungsprogramms
- Fortführung Informationsbereitstellung und Wissensvermittlung

4.7 HSP 7 – Kommunikation, Transparenz und Akteursbeteiligung

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor eines Verkehrssicherheitsprogramms ist die Beteiligung einer Vielzahl von staatlichen und nicht-staatlichen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit aber auch der breiten Öffentlichkeit. Daher sollte diese Komponente bereits bei der Maßnahmenplanung sowie Maßnahmenumsetzung gezielt aufgegriffen werden. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis für die Verkehrssicherheit in Berlin zu erlangen, die Probleme der Beteiligten zu verstehen und zu berücksichtigen, um im gegenseitigen Austausch Lösungsansätze zu erarbeiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verwaltungen ihre Maßnahmen und ihr Vorgehen transparent und offen kommuniziert, was auch die Nutzung neuer Kommunikationsansätze und -kanäle berücksichtigt.

PROBLEMLAGEN UND HANDLUNGSERFORDERNISSE

1. Durchführung eines regelmäßigen Monitorings und prozessbegleitender Evaluationen
2. Zusammenarbeit und Prozesskoordination innerhalb der Verwaltung
3. Kommunikation mit der Öffentlichkeit unter Berücksichtigung einer zielgruppenspezifischen Ansprache
4. Inhaltliche Ausrichtung der Berliner Charta für Verkehrssicherheit und des Forums Verkehrssicherheit
5. Einbindung subjektive Sicherheit der Zufußgehenden und Radfahrenden

Neben einer transparenten Kommunikation sollten Anreize für ein sicheres Verhalten unter anderem durch Verkehrsmittelwechsel in die Überlegungen einbezogen werden. All das bedingt eine effektive Abstimmung zwischen verschiedenen Abteilungen, Ressorts und zu den Bezirken (MP5, → HSP 1). Die Berliner Charta für Verkehrssicherheit spielt für die Kommunikation mit Verbänden und Vereinen eine zentrale Rolle und sollte auf die Einbindung verwaltungsexterner Institutionen fokussiert werden. Für eine effiziente Kommunikation und Koordination von Verkehrssicherheitsthemen (MP1) sowie die Verbreitung und Umsetzung aktueller Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird eine veränderte Zusammenstellung der Teilnehmenden sowie eine Neuausrichtung der inhaltlichen Arbeit der Berliner Charta für Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Berliner Verkehrssicherheitsforum geprüft.

Das Verkehrssicherheitsprogramm ist kontinuierlich basierend auf den Ergebnissen des Monitorings (Entwicklungen im Unfallgeschehen) und der Evaluation (Wirksamkeit von Maßnahmen) zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen und weiterzuentwickeln. Es bedarf auch einer Einordnung der subjektiven Wahrnehmung der Sicherheit, welche vor allem im Fuß- und Radverkehr eine zunehmende Bedeutung erhält. Hier gilt es zu klären, wie diese Wahrnehmung für die Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit im Sinne einer Reduktion von Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen genutzt werden kann.

MAßNAHMEN

Objektive Informationen zu Risiken im Straßenverkehr sind eine zentrale Grundlage für alle externen Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit aber vor allem auch für die Bevölkerung (**Verbesserte Aufbereitung sicherheitsrelevanter Informationen für Beteiligung der Öffentlichkeit MM1**). Ausgangspunkt sind die jährlich bereitgestellten Unfallberichte der Berliner Polizei, in dem das Unfallgeschehen und dessen Entwicklung kompakt dargestellt sind. Genauso finden sich aber auch Informationen zu Einzelunfällen und deren Örtlichkeiten im Unfallatlas des Statistischen Bundesamts (Destatis). Eine vertiefte Unfallanalyse sowie Informationen zur Verkehrssicherheitsarbeit werden der Öffentlichkeit zweijährlich im Verkehrssicherheitsbericht der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr Klimaschutz und Umwelt bereitgestellt. Der Verkehrssicherheitsbericht stellt damit ein transparentes und öffentlich zugängliches Instrument des Monitorings des Verkehrssicherheitsprogramms dar. Diese und weitere Informationen, unter anderem zu Updates hinsichtlich Veröffentlichungen der polizeilichen Unfalldaten, zur Arbeit der Berliner Charta und des Berliner Forums für Verkehrssicherheit oder Angeboten zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen oder Veranstaltungen werden auf der Webseite Berlin Sicher Mobil fortlaufend bereitgestellt und verlinkt.

Auch zukünftig sollen Themen der Verkehrssicherheit in der Öffentlichkeit verankert und dabei Informationen zum sicherheitsrelevanten Verhalten zielgruppengerecht unter Verwendung der bestehenden Dachmarke Berlin Sicher Mobil kommuniziert werden (**Verbesserung der Wissensvermittlung für Verkehrsteilnehmende MM2**). Darunter werden mit einheitlicher Optik und wiedererkennbaren Botschaften Verkehrssicherheitsthemen bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden platziert. Solche Schwerpunktthemen werden regelmäßig aufbauend auf der Unfallentwicklung oder neuen Verkehrsregelungen und in Abstimmung mit den Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit unter anderem über Öffentlichkeitskampagnen im Gewand der Dachmarke an die Bevölkerung kommuniziert (siehe auch HSP 6).

Für die **Fortführung und den Ausbau des Zuwendungsprogramms MM4** von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll eine Förderrichtlinie für die Beantragung von Zuwendungsmitteln erarbeitet werden. Es sollen eine Vielzahl unterschiedlicher Kommunikationskanäle für Verkehrssicherheitsthemen sowie innovativer Ansätze unterschiedlicher Größenordnung durch das Land Berlin unterstützt werden. Zentral ist dabei die Abstimmung im Sinne des Bedarfs (vor allem aus dem Unfallgeschehen) sowie die Koordination der Maßnahmen zwischen den Institutionen. Auf der Grundlage eines fortlaufenden Monitorings des schweren Unfallgeschehens sollen in diesem Zusammenhang durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Schwerpunktthemen formuliert werden, die bei der Vergabe von Zuwendungsmitteln prioritär verfolgt werden. Diese und weitere detaillierte Informationen zur Antragsstellung und der Antragsprüfung werden über ein geeignetes Onlineportal für die externen Institutionen der Verkehrssicherheit zur Verfügung gestellt. Eine regelmäßige Evaluation der durchgeführten Ansätze (MP5) soll eine wirksame Verkehrssicherheitsarbeit gewährleisten.

Arbeitgebende sind ein wichtiger Akteur der Verkehrssicherheitsarbeit, da Arbeits- und betriebliche Wege einen relevanten Teil der Verkehrswege ausmachen. Hier möchte das Land Berlin mit Informationen zu Unfällen, Risiken im Straßenverkehr und sicherheitsrelevanten Verhalten eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrssicherheitsbelange im **Betrieblichen Mobilitätsmanagement (MM6)** unterstützen. Dies betrifft alle lokalen, privaten und öffentlichen Arbeitgebenden in Berlin. Hierbei soll auch die Bereitstellung mehrsprachiger Informationen zur Regeleinhaltung im Wirtschaftsverkehr mitberücksichtigt werden. Zur Ermittlung des Bedarfs an Informationen wird zunächst eine Unternehmensbefragung zur bisherigen Berücksichtigung von Themen der Verkehrssicherheit im Betrieblichen Mobilitätsmanagement durchgeführt.

Zentraler Bestandteil der **Ausweitung der integralen Verkehrssicherheitsarbeit MP5** (→ HSP 1) ist das Monitoring und die Evaluation der Verkehrssicherheitsarbeit. Ein Teil des Monitorings betrifft die Unfallentwicklung und wird über die Unfallberichte der Polizei sowie die Verkehrssicherheitsberichte der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gewährleistet (**MM1**). Die Evaluation von Maßnahmen und die darauf aufbauende Nachsteuerung der Verkehrssicherheitsarbeit wird zukünftig stärker institutionalisiert. Ein erster Schritt ist die Verknüpfung der Maßnahmenansätze mit Evaluationskriterien sowie einer zeitlich gestaffelten Zielgröße.

Die **Regeleinhaltung** ist ein zentraler Indikator für die Bewertung der Entwicklung der Verkehrssicherheit sowie für die Identifizierung von Anknüpfungspunkten für die Maßnahmenentwicklung. Die empfundene subjektive Sicherheit und das Verkehrsklima können einen erheblichen Einfluss auf das individuelle regelkonforme Verhalten von Verkehrsteilnehmenden und somit auch auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen haben (**MM7**). Somit sind beide Faktoren in zukünftigen Öffentlichkeitskampagnen zu berücksichtigen und in die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit einzubinden.

KERN-MAßNAHMEN IN DIESEM HANDLUNGSSCHWERPUNKT

- Bereitstellung sicherheitsrelevanter Informationen für die Öffentlichkeit beispielsweise über den zweijährlich erscheinenden Verkehrssicherheitsbericht
- Wissensvermittlung für Verkehrsteilnehmende über die Dachmarke Berlin Sicher Mobil und die adressatengerechte Kommunikation von wiedererkennbaren Botschaften
- Fortführung Zuwendungsprogramm unter Erstellung einer Förderrichtlinie zur Integration verwaltungsexterner Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit
- Ausweitung integrale Verkehrssicherheitsarbeit in Bezug auf die Evaluation und ein kontinuierliches Monitoring
- Kampagnen zum Thema Regeleinhaltung, Verkehrsklima und subjektive Sicherheit im Straßenverkehr

5 AUSBLICK

Zentrales und kurzfristiges Ziel für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramm 2030 ist es, über die beschriebenen Maßnahmen sowie Prozesse unter Einbindung der beteiligten Institutionen maßgeblich auf die Ereignisse und Verunglücktenzahlen Einfluss zu nehmen. Der Nutzen aus den beschriebenen Maßnahmen wird sich erst mittelfristig ergeben und mit der Ausweitung der Prozesse zunehmend vergrößern. Es geht daher vor allem darum, eine möglichst kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit zu etablieren und bei Bedarf (unter anderem aufgrund Veränderungen im Verkehr oder den Fallzahlen beziehungsweise Verunglücktenzahlen) strukturell oder umsetzungsseitig nachzusteuern.

Für eine zeitnahe Umsetzung der Kernmaßnahmen jedes Handlungsschwerpunkts werden folgende Schritte empfohlen:

1. Konkretisierung der Einzelmaßnahmen aus den Maßnahmenbündeln hinsichtlich detaillierten Umsetzungszeitplans, konkreten Ansprechpartnern bei den beteiligten Institutionen, adressatengerechte Aufbereitung der Maßnahmen sowie notwendigen Voraussetzungen
2. Aufsetzen eines Prozesses durch die federführende Institution in Abstimmung mit den weiteren Beteiligten, falls es sich um eine laufende beziehungsweise regelmäßige Einzelmaßnahme handelt
3. Festlegung eines Monitoring- und Evaluationskonzeptes inklusive der Bewertungsindikatoren (siehe hierzu auch Anlage 1 Maßnahmenprogramm) sowie der Art und Weise, wie die Ergebnisse an die relevanten Institutionen kommuniziert werden
4. Regelmäßige Abfrage zum Status der Maßnahmenumsetzung durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt bei den verantwortlichen Abteilungen und Ressorts, dabei Identifizierung von Umsetzungshindernissen und Entwicklung von Lösungsvorschlägen
5. Bewertung von Umfang und Ausrichtung des Verkehrssicherheitsprogramms alle zwei Jahre und Ableitung eines potenziellen Anpassungsbedarfs

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 ist dann ein Erfolg, wenn sich die 83,6 Prozent der Unfälle, die Grundlage des hier beschriebenen Handlungsrahmens waren, nachhaltig reduzieren.

6 ANHANG

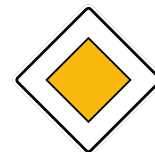
● **Fahrerunfall (F)**

Fahrerunfälle werden durch einen **Kontrollverlust** im Zusammenhang mit dem eigenen Fahrzeug ausgelöst. Das kann eine nicht angepasste Geschwindigkeit oder eine fehlerhafte Einschätzung des Straßenverlaufs sein.



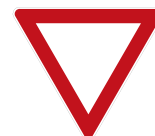
● **Abbiege-Unfall (AB)**

Abbiegeunfälle entstehen beim Links- oder Rechtsabbiegen mit entgegenkommenden oder sich in gleicher Richtung bewegendenden, anderen Verkehrsteilnehmenden. Diese Unfälle ereignen sich typischerweise an Kreuzungen, Einmündungen sowie Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.



● **Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**

Einbiegen/Kreuzen-Unfälle entstehen aus einem Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeug und einem Vorfahrtberechtigten Fahrzeug. Diese Unfälle ereignen sich typischerweise an Kreuzungen, Einmündungen sowie Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.



Unterschied Abbiegen und Einbiegen:

Abbiegen im Sinne der obigen Definitionen erfolgt aus Vorfahrtssituationen heraus, zum Beispiel, wenn eine Ampel grün zeigt oder an Kreuzungen ohne Ampeln, wenn das eigene Fahrzeug Vorfahrtsberechtigt ist. Einbiegen oder Kreuzen erfolgt aus einer wartepflichtigen Situation heraus, zum Beispiel, wenn eine Ampel rot zeigt oder an Kreuzungen aus der wartepflichtigen Zufahrt heraus.

○ **Überschreiten-Unfall (ÜS)**

Überschreiten-Unfälle entstehen aus einem Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem querenden Fußgänger auf der Fahrbahn (mit Ausnahmen von abbiegenden Fahrzeugen). Das ist auch der Fall, wenn der Fußgänger in der Folge nicht angefahren wurde und es beispielsweise zu einem Auffahrunfall kommt weil das erste Fahrzeug noch rechtzeitig gebremst hatte.



● **Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)**

Dieser Unfalltyp ist die Folge eines Konflikts, an dem ein parkendes oder haltendes Fahrzeug beteiligt ist. Hierzu zählen auch Fahrzeuge, welche ein Parkmanöver durchführen.



● **Unfall im Längsverkehr (LV)**

Unfälle im Längsverkehr entstehen aus einem Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden, welche sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp zugeordnet werden kann.



● **Sonstiger Unfall (SO)**

Alle Konflikte, die sich nicht den vorhergehenden Unfalltypen zuordnen lassen, werden als Sonstige Unfälle kategorisiert. Das können unter anderem Unfälle beim Rückwärtsfahren oder Wenden, im Zusammenhang mit Tieren auf der Fahrbahn oder bei einem plötzlichen Fahrzeugschaden (zum Beispiel Reifenplatzer) sein.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Zeitlicher Ablauf des Beteiligungsprozesses.....	6
Abbildung 2:	Zusammensetzung und Beteiligung im Beteiligungsprozess.....	6
Abbildung 3:	Handlungsziel „Minus 30 Prozent bei schweren Verletzungen“ hier: Jahreswerte der Schwerverunglückten im Berliner Straßenverkehr.....	7
Abbildung 4:	Handlungsziel „Minus 30 Prozent bei schweren Verletzungen“ hier: Drei-Jahres-Mittelwerte der Schwerverunglückten im Berliner Straßenverkehr.....	8
Abbildung 5:	Entwicklung der Schwerverunglücktenzahlen nach Verkehrsmittel von 2011 bis 2021.....	8
Abbildung 6:	Entwicklung der Schwerverunglücktenzahlen nach Altersgruppen von 2011 bis 2021.....	9
Abbildung 7:	Mittlere jährliche Verteilung der schweren Verkehrsunfälle U(SP) nach Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021	10
Abbildung 8:	Mittlere jährliche Verteilung an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel in Berlin zwischen 2017 und 2021	10
Abbildung 9:	Mittlere jährliche Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und differenziert nach den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	11
Abbildung 10:	Mittlere jährliche Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und Konfliktbeteiligten in Berlin zwischen 2017 und 2021	11
Abbildung 11:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) nach Verkehrsmittel und Altersgruppen in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	12
Abbildung 12:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung des Radverkehrs auf Konfliktsituationen vorrangig an Knotenpunkten (links) und vorrangig auf der freien Strecke (rechts) in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	13
Abbildung 13:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit ausschließlicher Beteiligung des motorisierten Verkehrs an Knotenpunkten mit (links) und ohne (rechts) Lichtzeichenanlage in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	14
Abbildung 14:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung des Fußverkehrs auf Konfliktsituationen beim Überschreiten und Abbiegen in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	15
Abbildung 15:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung der Altersgruppen ab 64 Jahren differenziert nach dem Verkehrsmittel und den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	16
Abbildung 16:	Verteilung der mittleren jährlichen Anzahl an schweren Unfällen U(SP) mit Beteiligung der Altersgruppen bis 17 Jahren differenziert nach dem Verkehrsmittel und den Unfalltypen in Berlin zwischen 2017 und 2021.....	17
Abbildung 17:	Maßstabsgetreue Abbildung (in Abhängigkeit der Anzahl an schweren Unfällen) der Handlungsschwerpunkte des Unfallgeschehens und deren (nicht maßstabsgetreuen) Überlappungsbereiche	18
Abbildung 18:	Handlungsschwerpunkte des Verkehrssicherheitsprogramms 2030	20
Abbildung 19:	Zusammenhang Handlungsfelder und Handlungsschwerpunkte	21
Abbildung 20:	Vorgehensweise Maßnahmenentwicklung	22
Abbildung 21:	Vorgehensweise Maßnahmenentwicklung anhand eines Beispiels	22



Öffentlichkeitsarbeit
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

www.berlin.de/sen/mvku



[instagram.com/senmvkuberlin](https://www.instagram.com/senmvkuberlin)



[youtube.com/@senmvkuberlin](https://www.youtube.com/@senmvkuberlin)



[linkedin.com/company/senmvku](https://www.linkedin.com/company/senmvku)

Berlin, 11/2024



VERKEHRSSICHERHEITSPROGRAMM BERLIN 2030: Konzept und Maßnahmenprogramm

Anlage: Maßnahmenprogramm

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

BERLIN



Handlungsfeld Mensch

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Mensch

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MM1 – Verbesserte Aufbereitung sicherheitsrelevanter Informationen für die Beteiligung der Öffentlichkeit				
Nutzung des Verkehrssicherheitsberichtes durch SenMVKU als transparentes und öffentlich zugängliches Instrument des Monitorings des Verkehrssicherheitsprogramms	7 (2-6)	Einführung ab 2026 alle 2 Jahre	Zeitgerechte und transparente Verfügbarkeit Verkehrssicher- heitsbericht	<u>SenMVKU</u>
Regelmäßige Einbindung der polizeilichen Unfalldaten auf den Webseiten zur Verkehrssicherheit der SenMVKU	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Zeitnahe Veröffentlichung (bei- spielsweise zwei Monate) nach Veröffentlichung Polizeibericht	<u>SenMVKU</u> SenInnSport
Updates hinsichtlich Veröffentlichungen der polizeilichen Unfalldaten, zur Arbeit der Berliner Charta und des Berliner Forums für Verkehrssicherheit und Angeboten zu zielgruppenspezifischen Maßnahmen oder Veranstaltungen werden auf der Webseite Berlin Sicher Mobil bereitgestellt und verlinkt	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Aktualisierung 2 mal im Jahr	<u>SenMVKU</u>
Regelmäßige Aktualisierung der Website Berlin Sicher Mobil zu Angeboten der Verkehrssicherheitsarbeit wie zielgruppen-spezifischen Maßnahmen oder Veranstaltungen zur Verbesserung des Bekanntheitsgrads und der Attraktivität von Verkehrssicherheitstrainings (Fuß, Rad, MIV)	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Aktualisierung 2 mal pro Jahr	<u>SenMVKU</u>
MM2 – Verbesserung der Wissensvermittlung für Verkehrsteilnehmende				
Entwicklung regelmäßiger Öffentlichkeitskampagnen unter Nutzung der Dachmarke Berlin Sicher Mobil zum Verkehrssicherheitsprogramm mit wechselnden aktuellen Schwerpunktthemen entsprechend der Handlungserfordernisse im Unfallgeschehen und aktuellen Verkehrsregeln aus der Perspektive Zufußgehender, Radfahrender und Kfz-Fahrender, sowie Kindern und Älteren	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Bereitstellung eines vielfältigen Informationsangebotes für unter- schiedliche Zielgruppen	<u>SenMVKU</u> Polizei Berlin
Erarbeitung öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen im Rahmen der Charta für Verkehrssicherheit, die der Unterstützung einer verkehrssicheren Teilnahme von Menschen mit Beeinträchtigungen dienen	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Kampagnen und Informationsmaterialien	<u>SenMVKU</u>

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MM3 – Einführung des Mobilitätsmanagements für Schulen und Kitas als Regelaufgabe				
Einführung des Konzepts zum Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas in Berlin und Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen, zum Beispiel Aufbau der erforderlichen Strukturen und Prozesse auf Landes- und Bezirksebene sowie Bereitstellen von Arbeitshilfen und eines Informationsportals	6	Einführung ab 2026	Das Konzept trifft Aussagen zu seiner Evaluation	<u>SenMVKU</u> SenBJF Bezirke
Bereitstellung und Einsatz unterstützender Finanzmittel zum Abbau von Gefahrenstellen entsprechend der Vorgaben des Fußverkehrsplans	6, 4	Einführung ab 2026 Laufend	Bereitstellung eines entsprechenden Finanzierungsprogramms	<u>SenMVKU</u> Bezirke
MM4 – Fortführung und Ausbau des Zuwendungsprogramms zur Mobilitätsbildung				
Erstellung einer Förderrichtlinie für die Beantragung von Zuwendungsmitteln zur Verkehrssicherheitsarbeit	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Digitale Bereitstellung entsprechender Informationen Jährliche Ausschöpfung des Zuwendungstitels	<u>SenMVKU</u>
Einrichtung eines Onlineportals mit detaillierten Informationen zur Antragsstellung, sowie spezifischen aus dem aktuellen Unfallgeschehen abgeleiteten Schwerpunktthemen innerhalb der Zuwendungsförderung	7 (2-6)	Einführung ab 2025	Eingereichte Anträge entsprechend der Schwerpunktthemen	<u>SenMVKU</u>
Fortsetzung bestehender Maßnahmen für Seniorinnen und Senioren (unter anderem Mobilitätsbildung) und verstärkte Bereitstellung von Informationsmaterialien bezüglich der Verfügbarkeit und des Nutzens von Angeboten wie zum Beispiel Rückmeldefahrten, Fahrtrainings mit Pedelecs und Sturzprävention	5	Einführung ab 2025 Laufend	Mindestens eine Maßnahme jährlich Anzahl Teilnehmende	<u>SenMVKU</u> SenBJF
MM5 – Stärkung der Radfahrausbildung für Kinder und Jugendliche				
Unterstützung der Schulen bei der Radfahrausbildung ab 3. Jahrgangsstufe durch das Angebot motorischer Roller- und Radfahrtrainings	6 (2)	Einführung ab 2025 Laufend	Förderung im Rahmen von Zuwendungen und Bereitstellung entsprechender Angebote Mindestens eine Maßnahme jährlich	<u>SenMVKU</u> SenBJF Polizei Berlin
Förderung des Fahrens im Realverkehr als Teil der Radfahrausbildung auch über die 4. Jahrgangsstufe hinaus und Verankerung der Maßnahme im schulinternen Mobilitätskonzept innerhalb des Schulprogramms	6 (2)	Einführung ab 2025 Laufend	Förderung im Rahmen von Zuwendungen und Bereitstellung entsprechender Angebote Mindestens eine Maßnahme jährlich	<u>SenBJF</u> Bezirke

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
Ausbau von Zuwendungsprojekten zu außerschulischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche über 10 Jahre (im Rahmen von MM4)	6 (2-4)	Einführung ab 2025 Laufend	Mindestens eine Maßnahme jährlich Anzahl Teilnehmende	<u>SenMVKU</u> SenBJF Bezirke
Ausbau von Zuwendungsprojekten zur Förderung eines sicheren Verhaltens beim Radfahren für Erwachsene und Ältere (im Rahmen von MM4)	2, 5 (3)	Einführung ab 2025 Laufend	Mindestens eine Maßnahme pro Zielgruppe jährlich Anzahl Teilnehmende	<u>SenMVKU</u>
MM6 – Unterstützung der Verkehrssicherheit im Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM)				
Durchführung einer Unternehmensbefragung zur bisherigen Berücksichtigung von Themen der Verkehrssicherheit im BMM	7 (2-4)	Einführung ab 2026 Einmalig	Anzahl teilnehmende Firmen Anzahl Firmen mit Verkehrssicherheitsthemen im BMM	<u>SenMVKU</u>
Verankerung verkehrssicherheitsrelevanter Themen im BMM	7 (2-4)	Einführung ab 2026 Laufend	Im BMM ist das Thema Verkehrssicherheit adressiert	<u>SenWEB</u> <u>SenMVKU</u>
Erstellung mehrsprachiger Informationen zur Regeleinhaltung für den Wirtschaftsverkehr	7 (3)	Einführung ab 2027 Einmalig	Bereitstellung entsprechender Informationen	<u>SenMVKU</u>
MM7 – Fortlaufende Öffentlichkeitskampagnen zu den Themen Regeleinhaltung, Verkehrsklima und subjektive Sicherheit im Straßenverkehr				
Kampagnen zum Thema Regeleinhaltung, Verkehrsklima und subjektive Sicherheit im Straßenverkehr	7 (2-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Reichweite der Kampagnen	<u>SenMVKU</u> SenBJF Polizei Berlin
Entwicklung von Schwerpunktsetzungen für weitere Maßnahmen im Zusammenspiel mit der Polizei, dem Verkehrssicherheitsforum und der Berliner Charta für Verkehrssicherheit	7 (1-6)	Einführung ab 2025 Laufend	Jährliche Schwerpunktsetzung	<u>SenMVKU</u> Polizei Berlin

Handlungsfeld Infrastruktur

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Infrastruktur

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MI1 – Fortführung des Querungsstellenprogramms				
Bedarfpriorisierung des Querungsstellenprogramms unter besonderer Berücksichtigung von: <ul style="list-style-type: none"> – Überschreiten-Unfällen – Haltestellen des ÖPNV – Schulen/Kitas – Einrichtungen für Ältere 	4 (5, 6)	Einführung ab 2026 Laufend	Verfügbarkeit jährlich aktualisierter Liste Abrufe pro Jahr	<u>SenMVKU</u>
Überprüfung von Verbesserungspotenzialen bei Gestaltung und Ausstattung von Querungsanlagen mit und ohne LZA, besonders auch unter Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Beeinträchtigungen	4 (5, 6)	Einführung ab 2026 Laufend	Ergebnis jährlicher Bestandsüberprüfungen	<u>SenMVKU</u>
MI2 – Konzept zu Höchstgeschwindigkeiten bei Unfallhäufungen				
Erstellung eines Konzeptes in Hinblick auf die Bestimmung angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeiten für Streckenabschnitte mit gehäuften Unfällen mit nicht angepasster Geschwindigkeit als Unfallursache in Abhängigkeit konkreter Kriterien (unter anderem Fußverkehrsaufkommen, Randnutzung, unfallauffällige Querungsstellen)	1 (2-4)	Einführung ab 2027 Einmalig	Vorlage Konzept Anteil überprüftes Straßennetz	<u>SenMVKU</u>
Ableitung von Handlungserfordernissen bezogen auf Bundesratsinitiativen, Entwurfsprinzipien und konkrete Infrastrukturmaßnahmen	1 (2-4)	Einführung ab 2027 Einmalig	Vorlage Bewertung der Handlungserfordernisse	<u>SenMVKU</u>
MI3 – Priorisierte Umsetzung sicherheitsrelevanter Maßnahmen des RVP				
Einführung der „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen“ (RSAS 2019) durch das Land Berlin	1	Einführung ab 2025 Laufend	Vorlage Erlass inklusive konkreter Umsetzungshinweise	<u>SenMVKU</u>
Planung einer durchgängigen Radverkehrsführung inklusive anschließender Knotenpunkte	1 (2)	Einführung ab 2025 Laufend	Häufigkeit festgestellter Defizite in Sicherheitsaudits	<u>SenMVKU</u> Bezirke
Erstellung einer Arbeitshilfe für die planenden Stellen zum Finden und der Verwendung von vorhandenen Regellösungen der Radverkehrsinfrastruktur an verschiedenen Streckentypen und Knotenpunkten zur Förderung eines einheitlichen Vorgehens	1 (2)	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Arbeitshilfe Anzahl Abrufe	<u>SenMVKU</u>

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
Umsetzung der allgemeinen Grundsätze für die Gestaltung von Knotenpunkten	1 (2)	Einführung ab 2025 Laufend	Prüfung und Identifikation defizitärer Knotenpunkte im Bestand Anzahl umgebauter defizitärer Knotenpunkte	<u>Bezirke</u>
Umsetzung von Pilotprojekten zur Evaluation von besonderen Maßnahmen entsprechend der Knotenpunkttypen	1 (2)	Einführung ab 2026 Laufend	Verfügbarkeit Empfehlungen zu Knotenpunkttypen Verfügbarkeit eines Monitorings bezüglich der Maßnahmenumsetzung Verringerung des Unfallgeschehens an betroffenen Knotenpunkten	<u>SenMVKU</u>
MI4 – Abbau Gefahrenstellen im Schulumfeld				
Etablierung und Verstetigung von Prozessen zur Verbesserung der Kommunikation und Behebung identifizierter Gefahrenstellen an die Bezirksämter	1	Einführung ab 2026 Laufend	Etablierung stabiler Prozesse	<u>SenMVKU</u> SenBJF Bezirke Polizei Berlin
Sanierung von identifizierten Gefahrenstellen in den Bezirken, die bei der Erstellung von Schulwegplänen oder im Rahmen des Mobilitätsmanagements an Kitas und Schulen identifiziert wurden	1 (6)	Einführung ab 2028 Laufend	Jährlich sanierte Gefahrenstellen pro Bezirk	<u>SenMVKU</u> SenBJF Bezirke Polizei Berlin

Handlungsfeld Verkehrsmanagement und Technik

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Verkehrsmanagement und Technik

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MVT1 – Neuorganisation abbiegender Fahrzeuge an Knotenpunkten mit LZA				
Aufstellung eines Kriterienkatalogs in Orientierung an vorhandenen initialen Anlässen für den Abbau ungeschützter Signalisierungen und verbesserter Führungen im Bestand inklusive Ergänzung des Kriterienkatalogs um Maßnahmen zur besseren Absicherung abbiegender Fahrzeuge zu erreichen	1 (2-4)	Einführung ab 2026 Einmalig	Verfügbarkeit des Katalogs	<u>SenMVKU</u>
Im Rahmen der routinemäßigen Bearbeitung Prüfung einer Anpassung von Signalanlagen an die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Umfeld von Kitas und Schulen	1 (2-4)	Einführung ab 2025 Laufend	Anzahl überprüfter Signalisierungen	<u>SenMVKU</u>
MVT2 – Verbesserung der Ausstattungen von Fahrzeugen des Landes Berlin				
Ausstattung von Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen als Zuschlagskriterium zukünftiger Ausschreibungen	3	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Erlass Verankerung von Anforderungen in Zuschlagskriterien	Senats- und Bezirksverwaltungen inklusive nachgeordneter Behörden
MVT3 – Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Sharingdiensten (auch Schutzausrüstung)				
Prüfung von Möglichkeiten zur Unterstützung einer stärkeren Nutzung persönlicher Schutzausrüstungen (Helm bei Fahrrädern und Kleinstfahrzeugen, Kindersitze) gemeinsam mit den Anbietern	2, 3	Einführung ab 2026 Einmalig	Erarbeitung und Umsetzung eines entsprechenden Konzeptes	<u>SenMVKU</u>
Prüfung einer Einführung von Systemen, die ein Überschreiten von Höchstgeschwindigkeiten verhindern oder alternativ zu einem künftigen Ausschluss von entsprechenden Mietkunden führen	3	Einführung ab 2028 Einmalig	Erarbeitung und Umsetzung eines entsprechenden Konzeptes	<u>SenMVKU</u>

Handlungsfeld Prozesse

Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Prozesse

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MP1 – Systematische Nutzung sicherheitsrelevanter Daten				
Bedarfsermittlung bei den Bezirken und Senatsverwaltungen zu benötigten Unfalldaten und deren Aufbereitungs- sowie Austauschformaten und darauf aufbauende Etablierung unterstützender Prozesse eines dauerhaften Wissenstransfers	1 (7)	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Bedarfsermittlung Anteil Senatsverwaltungen und Bezirke mit etabliertem Prozess	SenMVKU SenInnSport Polizei Berlin
Darauf aufbauende Bereitstellung und Aufbereitung von Unfalldaten unter Berücksichtigung einer: – standardisierten Datenaufbereitung entsprechend des Bedarfs für den Transfer an die Bezirke und externe Planer – Ableitung und Darstellung struktureller Unfallrisiken auf Basis von MM1 (zusammengefasste thematische Unfalluntersuchung zu Schwerpunktthemen und gegebenenfalls Erarbeitung entsprechender Handlungsempfehlungen)	1 (7)	Einführung ab 2026	Anteil Senatsverwaltungen und Bezirke mit Bedarf und bereitgestellten Daten/Informationen	SenMVKU SenInnSport Polizei Berlin
Durchführung einer Analyse zu Risiken und Ansatzpunkten für die Prävention von Dunkelheitsunfällen	4	Einführung ab 2028	Verfügbarkeit Ergebnisse der Analyse	SenMVKU Polizei Berlin
Durchführung einer Analyse zu Risiken ausgehend von regelwidrigem Parken	2, 4	Einführung ab 2028	Verfügbarkeit Ergebnisse der Analyse	SenMVKU Polizei Berlin
MP2 – Intensivierung der Arbeit der Unfallkommission				
Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Behebung der gefährlichsten Knotenpunkte eines Jahres entsprechend § 21 MobG BE	1	Einführung ab 2028 Laufend	Anteil Knotenpunkte mit Handlungsempfehlungen pro Jahr	SenMVKU SenInnSport Polizei Berlin
Überführung der Erkenntnisse der Arbeit der Unfallkommission in eine systematische jährliche Aufbereitung von Unfalldaten bezogen auf die Art der Verkehrsteilnahme und Bereitstellung einer Liste mit Ergebnissen einer Defizitanalyse für die Bezirke (unter anderem in Planung, Betrieb/Unterhalt, Erhaltung)	1	Einführung ab 2028 Laufend	Verfügbarkeit einer Liste Jährliche Aktualisierung	SenMVKU SenInnSport Polizei Berlin
Erarbeitung von Grundsätzen aus der Analyse der Unfalldatenstellen und Zusammenstellung bezüglich bewährter Lösungen der Unfallkommission als Standardlösungen für bestimmte Unfalltypen	1	Einführung ab 2028 Laufend	Jährliche Verfügbarkeit bewährter Lösungen	SenMVKU SenInnSport Polizei Berlin

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
MP3 – Einführung von verpflichtenden Sicherheitsaudits				
Unterstützung der Bezirke bei der Anwendung der RSAS und hierfür Erarbeitung von Hinweisen zur Ausschreibung, Verwendung und Umsetzung von Audits	1	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Handlungsleitfaden	<u>SenMVKU</u>
Auditierung unfallauffälliger Routen des Fuß- und Radverkehrs im Bestand	1 (2, 4)	Einführung ab 2026 Laufend	Anzahl jährlich auditierte Routen Abgeleitete Handlungsempfehlungen	<u>Bezirke</u>
Ermöglichung zur Teilnahme an der Ausbildung zu internen Sicherheitsauditoren	1	Einführung ab 2026 Laufend	Anzahl ausgebildeter interner Auditoren	Senats- und Bezirksverwaltungen in Eigenverantwortung
Ermöglichung zur Teilnahme an regelmäßigen Fortbildungen für Sicherheitsauditoren	1	Einführung ab 2027 Laufend	Anzahl absolvierter Fortbildungen bei internen Auditoren	Senats- und Bezirksverwaltungen in Eigenverantwortung
MP4 – Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz				
Erarbeitung eines Ansatzes zur systematischen Überprüfung von Sichtbeziehungen im Bestandsnetz sowohl von Knotenpunkten als auf Querungsanlagen für den Fußverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz	1 (2-4)	Einführung ab 2026 Einmalig	Verfügbarkeit Konzept	<u>SenMVKU</u>
Durchführung einer Bestandsbewertung von Knotenpunkten und Querungsstellen für den Fußverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz und Dokumentation in Form einer priorisierten Liste defizitärer Örtlichkeiten	1 (2-4)	Einführung ab 2027 Laufend	Verfügbarkeit jährlich aktualisierter Liste	<u>SenMVKU</u>
Sanierung der identifizierten defizitären Örtlichkeiten entsprechend der Priorisierung	1 (2-4)	Einführung ab 2028 Laufend	Anzahl sanierter Örtlichkeiten	<u>Bezirke</u>
MP5 – Ausweitung der Integralen Verkehrssicherheitsarbeit				
Initiierung und Verstetigung von Prozessen für einen verbesserten Wissenstransfer mit den Bezirken	1 (7)	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Konzept Umgesetzter Prozess	<u>SenMVKU</u>
Prüfung einer Optimierung von verwaltungsinternen Abstimmungen durch die Einrichtung einer Planungsplattform zur Registrierung infrastruktureller Bauvorhaben zur Einsicht zeitgleich laufender Planungen und ortsspezifischer verkehrssicherheitsrelevanter Themen	1 (7)	Einführung ab 2026 Laufend	Verfügbarkeit Informationen auf Plattform Anzahl verkehrssicherheitstechnisch begutachteter Planungen	<u>SenMVKU</u>
Prüfung einer (a) rechtlich verbindlichen Nutzung einer entsprechenden Plattform bei Planungsverfahren infrastruktureller Bauvorhaben und (b) einer datenschutzkonformen Kommunikation zu relevanten verwaltungsexternen Akteuren	1 (7)	Einführung ab 2027 Laufend	Vorliegen der Prüfung und Ableitung eventueller Handlungs- erfordernisse	<u>SenMVKU</u>

Maßnahme	HSP	Zeitraum	Kriterium Evaluierung	Veranlasser Beteiligte
Prüfung der Zusammenstellung der Teilnehmenden sowie der inhaltlichen Arbeit der Berliner Charta für Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Berliner Verkehrssicherheitsforum	7	Einführung ab 2025 Laufend	Verfügbarkeit Organisationskonzept	<u>SenMVKU</u>
Durchführung regelmäßiger Monitorings und Evaluationen von Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	7	Einführung ab 2026 Laufend	Veröffentlichung Ergebnisse im Verkehrssicherheitsbericht	<u>SenMVKU</u>
MP6 – Erweiterung der Verkehrsüberwachung				
Ausbau der stationären und mobilen Verkehrsüberwachung unter Priorisierung thematischer (zum Beispiel Auffälligkeit spezifischer Unfalltypen/-ursachen) und räumlicher (zum Beispiel Umfeld von Schulen und Kindergärten) Art unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel	1 (2-6)	Einführung ab 2026 Laufend	Anzahl Überwachungsgeräte Anzahl überwachter/gemessener Fahrzeuge	<u>SenInnSport</u> Polizei Berlin
Prüfung des Einsatzes und möglichen Funktionsumfangs von Dialogdisplays, zum Beispiel die anonymisierte Nutzung von Geschwindigkeitsdaten	1	Einführung ab 2026 Laufend	Vorliegen der Prüfung und Ableitung eventueller Handlungserfordernisse	<u>SenMVKU</u> Bezirke
Einsatz des Landes Berlin auf Bundesebene für die Zulassung und Einführung innovativer Überwachungstechnologien	1	Einführung ab 2025 Laufend	Eingabe bei Verkehrsministerkonferenz	<u>SenMVKU</u>
MP7 – Fortbildung des Personals in den Institutionen zu Verkehrssicherheitsthemen				
Erarbeitung von Richtlinien bezüglich kompakter interner Schulungen sowie der Integration weiterer Inhalte zu Themen der Verkehrssicherheit in bestehende Angebote	1 (7)	Einführung ab 2027 Laufend	Verfügbarkeit Fortbildungskonzept	<u>SenMVKU</u>
Initiierung und Verstetigung von Prozessen für eine verbesserte Information zu bestehenden Fortbildungs- und Schulungsangeboten (zum Beispiel in Form eines regelmäßigen Newsletters)	1	Einführung ab 2027 Laufend	Verfügbarkeit Informationswerkzeug Anzahl Abrufe	<u>SenMVKU</u>