

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 30. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Juli 2020)

zum Thema:

**Sicher unterwegs in Berlin - Bilanz des Verkehrssicherheitsprogramm "Berlin
Sicher Mobil" 2020**

und **Antwort** vom 20. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Aug. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24362
vom 30.07.2020
über Sicher unterwegs in Berlin – Bilanz des Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin
Sicher Mobil“ 2020

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Was wurde aus Sicht des Senates erreicht? Welche Maßnahmen wurden in welcher Quantität und Qualität umgesetzt? (bitte um Aufschlüsselung nach den 13 Einzelmaßnahmen im Rahmen der festgelegten Maßnahmenschwerpunkte und weitere Maßnahmen)

Antwort zu 1:

Die folgende Darstellung versteht sich als zusammenfassende Übersicht zu den Aktivitäten des Verkehrssicherheitsprogramms „Berlin Sicher Mobil“ 2020, dessen Aktionszeitraum derzeit noch läuft.

Verkehrssicherheitsarbeit (VSA) 1 „Verkehrsunfallbearbeitung“

Im Zusammenhang mit der polizeilichen Verkehrsunfallanalyse wird das Unfallursachenverzeichnis hinsichtlich der Beteiligungsformen stetig detailliert erweitert. Es wurden notwendige Differenzierungen zu Rad-, Pedelec- und E-Bike-Fahrenden sowie Fahrzeugen nach der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung eingepflegt. Die Einführung der digitalen Unfallaufnahme bei tödlichen Verkehrsunfällen sowie das enge Zusammenwirken mit unabhängigen Gutachterinnen bzw. Gutachtern und der Staatsanwaltschaft führte zu einer deutlichen Qualitätssteigerung in der Verkehrsunfallbearbeitung.

VSA 2 „Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen“

Zusätzlich zur jährlich erstellten Verkehrsunfallstatistik der Polizei Berlin lässt der Senat vertiefende Analysen der Verkehrssicherheitslage erarbeiten, die Aufschluss über thematische und räumliche Zusammenhänge des Unfallgeschehens geben, so z.B. Unfalltypen, Konfliktsituationen, Potenzialabschätzungen sowie die Identifikation von Risikogruppen. Letztmalig erfolgte diese Analyse in 2017 als Zwischenbilanz zum bis dahin erreichten Umsetzungsstand des Aktionsprogrammes „Berlin Sicher Mobil“ 2020. Für die Daten aus 2017 bis 2019 befindet sich die vertiefende Analyse aktuell in Bearbeitung. Die Ergebnisse der Auswertung werden als wichtige Ausgangsgröße

erachtet, um Handlungsschwerpunkte für das neue Verkehrssicherheitsprogramm festzulegen und auszuarbeiten. Zur Analyse der besonderen Charakteristika des Unfallgeschehens motorisierter Zweiradfahrender wurde im Jahr 2015 eine „Motorradstudie“ beauftragt, deren Ergebnisse der Senat Anfang 2016 allen Mitgliedern der Charta für Verkehrssicherheit zur Verfügung gestellt hat.

VSA 3 „Verkehrsüberwachung“

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen in Berlin. Vor diesem Hintergrund wird an Unfallschwerpunkten und in sensiblen Bereichen mit mobilen bzw. fest installierten Anlagen die Geschwindigkeit verstärkt überwacht. Derzeit stehen der Polizei Berlin 54 Handlasermessgeräte, 21 mobile Geschwindigkeitsmesskraftfahrzeuge, zwei Geschwindigkeitsmessanhänger sowie 33 stationäre Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen grundsätzlich – unter Berücksichtigung vorübergehender Ausfälle einzelner Geräte – zur Verfügung. Der dadurch erzeugte Überwachungsdruck führte zu einer deutlichen Steigerung der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße. Insbesondere auf Tempo-30- und Tempo-50-Strecken kam es zu einer gleichzeitigen Senkung der stadtweiten Überschreitensquoten.

Die Durchführung von delikts- und zielgruppenbezogenen Schwerpunktmaßnahmen ist intensiviert worden. Die Einsatzkräftestunden im Zusammenhang mit gezielten Verkehrssonderkontrollen konnten gegenüber 2018 um 15.886 Stunden auf insgesamt 210.237 Stunden gesteigert werden. Neben der priorisierten Bekämpfung von Hauptunfallursachen im fließenden Verkehr findet auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs Berücksichtigung in der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Örtliche Schwerpunktkontrollen und das Einschreiten im Rahmen von Streifendiensten werden im Jahresverlauf durch wiederholte, behördenübergreifende Verbundeinsätze von den Ordnungsämtern der Bezirke, den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der Polizei Berlin ergänzt. Die Anzahl der veranlassten Kraftfahrzeugumsetzungen nahm im vergangenen Jahr auf insgesamt 82.555 (+ 8.496 gegenüber 2018) zu.

Für den Aktionszeitraum von „Berlin Sicher Mobil“ 2020 besonders hervorzuheben ist die 2014 neu eingerichtete Fahrradstaffel der Polizei Berlin, deren Personal noch im laufenden Jahr verdoppelt wird. Darüber hinaus werden auf den Polizeiabschnitten der örtlichen Direktionen insgesamt 60 feste Fahrradstreifen integriert. Dadurch stehen künftig stadtweit deutlich mehr Ressourcen für gezielte Maßnahmen zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs zur Verfügung.

Verkehrsinfrastruktur und -system (VIS) 1 „Radverkehrsstreifenprogramm“

Das Radverkehrsstreifenprogramm ist wichtiger Teil der Radverkehrsförderung. Mit § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes, das im Laufe des Aktionszeitraumes verabschiedet worden ist, wird festgelegt, dass Radverkehrsanlagen so gestaltet werden sollen, dass Radfahrende sich sicher überholen können und unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt. Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs ist seit 2018 die Installation von acht geschützten Radverkehrsanlagen abgeschlossen worden, die eine abschnittsweise „physische“ Trennung mit Sperrpfosten (oder ähnlich wirkenden Elementen) aufweisen. Seit 2017 sind berlinweit insgesamt 141 dauerhafte Radinfrastrukturmaßnahmen auf 99,2 km fertiggestellt worden. Darüber hinaus sind in diesem Jahr bislang dreizehn Radverkehrsanlagen temporär eingerichtet bzw. erweitert worden, die derzeit eine Gesamtlänge von mehr als 25 km umfassen.

VIS 2 „Überquerungsstellenprogramm“

Mit diesem Programm werden den Bezirken Mittel für die Errichtung neuer Überquerungsstellen zur Verfügung gestellt, die vorrangig die Schulwegsicherung verbessern, aber auch eine bessere Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie von Einkaufszentren, Senioren- und Kindertageseinrichtungen ermöglichen. Im Zeitraum von 2014 bis heute ist die Neuinstallation von insgesamt 143 Fußgängerüberwegen, 32 Mittelinseln und 30 Gehwegvorstreckungen abgeschlossen worden.

VIS 3 „Beseitigung von Unfallschwerpunkten“

Durch Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes wurden mit § 21 auch neue Ansprüche an die Arbeit der Unfallkommission gestellt. Waren es zwischen 2005 bis Ende 2016 insgesamt 100 Unfallhäufungsstellen, die vollständig bearbeitet worden sind, so erfüllte die Unfallkommission im Zeitraum von Juli 2018 bis Juni 2019 die gesetzliche Vorgabe, die zehn gefährlichsten Knotenpunkte bestmöglich zu beseitigen sowie zwischen Juli 2019 und Juni 2020 die 20 gefährlichsten Knotenpunkte durch Umsetzung situationsgerechter Maßnahmen (z.B. Umbau von Lichtzeichenanlagen, Verbesserung von Sichtbeziehungen mittels Halteverboten, Aufstellen von Stopp-Schildern und infrastrukturellen Umgestaltungen) bestmöglich zu entschärfen. Eine Auflistung der realisierten Maßnahmen seit 2005 findet sich auf der öffentlich zugänglichen Website der Unfallkommission. Neu aufgenommen wurde im Aktionszeitraum die systematische Untersuchung von Unfällen mit Todesfolge. Die Unfallkommission untersucht dazu alle Unfälle, bei denen nach dem Bericht der Polizei Berlin, die sich ebenfalls bei der Unfallkommission engagiert, nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Infrastruktur sich begünstigend auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat. Die daraus resultierenden Ergebnisse und Maßnahmen werden ebenfalls auf der Website der Unfallkommission veröffentlicht. Durch interne Umstrukturierungen wurde die Arbeit der Unfallkommission optimiert. Personell fand eine Verstärkung mit einem zusätzlichen Mitarbeitenden statt.

VIS 4 „Stadttempokonzept“

Dieser Maßnahmenschwerpunkt wird mit Punkt 11 der Anfrage beantwortet.

Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (VME) 1 „Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung“

Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, als übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe im Schulgesetz verankert, wurden als übergreifende Themen in den seit Schuljahr 2017/2018 unterrichtswirksamen Rahmenlehrplan aufgenommen. 2018 veröffentlichte das Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) eine Handreichung zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, die Lehrkräfte sowie Erzieherinnen und Erzieher bei der fachübergreifenden und aktivierenden Umsetzung unterstützt. Diese ist auch auf dem Bildungsserver unter folgendem Link veröffentlicht: <https://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/rfp-online/b-fachuebergreifende-kompetenzentwicklung/mobilitaetsbildung-und-verkehrserziehung/>. Ein Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung wurde aktuell in der Entwurfsfassung vom LISUM vorgelegt, der noch 2020 veröffentlicht wird.

Im Rahmen von „Berlin Sicher Mobil“ 2020 fördert der Senat ausgewählte Projekte der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für spezielle Zielgruppen, die durch Mitglieder der Berliner Charta für Verkehrssicherheit konzipiert und umgesetzt werden. Im Aktionszeitraum zählen hierzu insbesondere Projekte mit Fokus auf die schulische und außerschulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen

(z.B. „MobiLEO“, „Mobililli & Umwelttiger“, „Abgefahren“, „Zu Fuß zur Schule“, „Gefahren des Toten Winkel am Lkw“, „Aufgepasst mit ADACUS“, „Kinderstadtplan Berlin“, „Mit Helm - aber sicher“). Die Aufgabe der Schulen ist es, diese Projekte fächerübergreifend und fachverbindend in den Unterricht sowie in Ganztagesangebote zu integrieren und unterrichtlich vor- und nachzubereiten. Außerdem wurden und werden im noch laufenden Aktionszeitraum Angebote gefördert, die sich an die Verkehrssicherheit von Seniorinnen und Senioren richten („Senioren unterwegs“, „Sicher mobil im Alter“). Auch die Polizei Berlin kooperiert im Bereich der Verkehrssicherheitsberatung eng mit weiteren Trägern der Verkehrssicherheit und leistet gemeinsam mit den Mitgliedern der Charta für Verkehrssicherheit (z. B. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club und Landesverkehrswacht Berlin e. V.) einen wesentlichen Beitrag. Eine vollständige und aktuelle Übersicht der laufenden und bereits abgeschlossenen Projekte findet sich auf der Internetplattform <http://www.berlin-sicher-mobil.de>.

Über die Aktivitäten der Charta-Mitglieder hinaus existieren weitere Projekte, die mit fachlicher Beratung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie entwickelt wurden, so z.B. die durch die Unfallkasse den Schulen kostenlos zur Verfügung gestellten Arbeits- und Erkundungshefte für den sicheren Schulweg „Der mobile Bär“ und das sich aktuell im Aufbau befindende Unterrichtsprojekt der Bürgerstiftung Berlin „Berlin-Rallye“, das Schülerinnen und Schülern nach dem Wechsel von der Grundschule die (sichere) Nutzung von Bus und Bahn näherbringt.

VME 2 „Schulisches Mobilitätsmanagement“

Mit dem Ziel der Einführung eines nachhaltigen schulischen Mobilitätsmanagements an Berliner Schulen startete Anfang 2015 ein Pilotprojekt an der Reinhardswald-Grundschule in Berlin-Kreuzberg. Es folgt einem ganzheitlichen Ansatz, der mit seinen Elementen die Schule als Ganzes, den Unterricht und die Schulumgebung berücksichtigt. Das Thema „Mobilität“ wurde partizipatorisch behandelt. Aus der anfänglich gegründeten Projektgruppe hat sich im Laufe des Vorhabens eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe „Mobilität“ entwickelt, die ihr Wissen auch an nachfolgende Mitglieder weiterträgt. Viele der Maßnahmen und Unterrichtsprojekte wurden auch nach Abschluss des Vorhabens im Sommer 2016 jährlich wiederholt. Durch Präsentation des Pilotprojekts und seiner Maßnahmen wurde das schulische Mobilitätsmanagement im Fachgespräch mit den Schulberatenden der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie, im Rahmen der regionalen Fortbildung der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie und den Fortbildungen des LISUM sowie eines Workshops der Verkehrssicherheitsberatenden der Polizei vorgestellt und diskutiert. Das Pilotprojekt hat gezeigt, dass hierdurch ein Prozess angestoßen wurde, der auch für andere Schulen bedeutsam ist und dass einzelne Maßnahmen weiterempfohlen werden konnten. Inzwischen wurde das schulische Mobilitätsmanagement in den aktuellen Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes, Abschnitt Fußverkehr, aufgenommen mit dem Ziel, ein umsetzungsbezogenes Konzept zu entwickeln.

VME 3 „Lehrerfortbildungen für Verkehrs- und Mobilitätserziehung“

Schulberaterinnen und Schulberater übernehmen die Fortbildung von Lehrkräften bzw. Erzieherinnen und Erziehern der Berliner Schulen. Es wurden vier Fortbildungsverbünde etabliert, die jeweils drei Bezirke (Regionen) umfassen. In jedem Verbund wird für das übergreifende Thema „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“ eine Lehrkraft bzw. eine Erzieherin oder ein Erzieher durch Abordnung im Umfang eines Teils der Unterrichtsverpflichtung (bzw. Arbeitszeit) eingesetzt. Die Qualifizierung der Schulberatenden erfolgt durch eine jährliche Qualifizierungsmaßnahme des LISUM sowie

durch Fachgespräche in der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie. Für die mit der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung beauftragten Lehrkräfte der Schulen finden regelmäßige Netzwerktreffen statt. Darüber hinaus werden themenspezifische Fortbildungen geschaffen und angeboten, wie z.B. Radfahrausbildung und motorisches Radfahrtraining, Umsetzung des Projekts „Zu Fuß zur Schule“, Herstellung und Einsatz selbst gestalteter Materialien und Einsatz von Handpuppen.

Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (AVM) 1 „Jugendverkehrsschulen“
Gemäß § 124 a des Schulgesetzes sind die Jugendverkehrsschulen (JVS) Einrichtungen in bezirklicher Trägerschaft. Im Aktionszeitraum des Verkehrssicherheitsprogrammes konnte in 2016 somit die nachhaltige Sicherung der Jugendverkehrsschulen als eines der wichtigsten Ziele realisiert werden. Gegenwärtig unterhalten die zwölf Bezirke 25 Standorte, an denen Aufgaben einer Jugendverkehrsschule wahrgenommen werden. Die Zuständigkeit für die gesamtstädtische Steuerung liegt seit 2016 bei der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie. Schwerpunkt der fachlichen Arbeit der Jugendverkehrsschulen war die Bereitstellung der Ressourcen und die Unterstützung der schulischen Radfahrausbildung und Radfahrprüfung der 4. Klassen. Die Angebote der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung für Kitas und Schulen konnten an einigen Standorten erweitert werden, die Öffnungszeiten wurden stabilisiert bzw. ausgebaut, obgleich eine durchgehend ganztägige Öffnung derzeit noch nicht in jedem Fall realisiert werden kann. Themenbezogene Angebote für das offene Programm der Jugendverkehrsschulen (wie z.B. Kurse für Bewegung und Motorik für das Radfahren lernen, freies Rad fahren am Nachmittag, Verkehrssicherheitstraining, Schulwegtraining, Angebote zum „Toten Winkel“, Pedelec-Kurse für Erwachsene) zeigen auf, dass sich die Jugendverkehrsschulen als Anbieter für alle Bürgerinnen und Bürger, also Kinder, Jugendliche und Erwachsene, weiterentwickeln. Die nach § 124 a Schulgesetz geforderten Qualitätsstandards für Jugendverkehrsschulen sind im Aktionszeitraum erarbeitet worden. Der vorliegende Entwurf soll noch in 2020 mit den Bezirken erörtert und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

In Zusammenarbeit mit den Trägern der Jugendverkehrsschulen strebt auch die Polizei Berlin altersgerechte Schulungen an, die die Schärfung zur Wahrnehmung von möglichen Risikofaktoren und deren Auswirkung beim Radfahren zum Ziel haben. Grundschulkinder werden hierbei durch Verkehrssicherheitsberatende (VksB) der Polizei Berlin im Rahmen der Aktion „Verkehr macht Schule“ mit den Gefahren des Straßenverkehrs vertraut gemacht. Gemeinsam mit den Kindern fahren die Dienstkräfte auf Fahrrädern durch den realen Straßenverkehr und unterstützen dabei, das vorab theoretisch erlangte Wissen außerhalb von Schutzräumen in die Verkehrsrealität umzusetzen.

AVM 2 „Rücksicht-Kampagne“

Nach der überregionalen Entwicklung dieser Kampagne in 2012 und 2013, hat der Senat sie ab 2014 mit der Unterstützung von Sponsoren ohne Fördermittel des Bundes fortgeführt. Unter Einbindung des FahrRat und mit dem Slogan „Berlin nimmt Rücksicht“ erfolgte 2017 eine Neuausrichtung. Unter anderem mittels sozialer Medien, der Produktion neuer Radiospots, Fahrzeugbeklebungen, City-Light-Poster (CLP) und der Auslage von Citycards wurde über Key Visuals für konkrete Gefahrensituationen sensibilisiert. Unter dem Titel „Rücksicht durch Rückblick“ wurde die Kampagne in 2018 und 2019 auf das Schwerpunktthema „Dooring-Unfälle“ fokussiert. Die Umsetzung erfolgte mittels Radiokooperation, einer Thematisierung der Polizei Berlin im Rahmen von Schwerpunktwochen und zahlreicher Aktionsmaterialien (u.a. ein Aufkleber, der Autofahrende beim Ausstieg daran erinnern soll, die Tür mit der rechten Hand zu öffnen,

um den Schulterblick vorzunehmen). Unterstützt wurde die Aktion durch die Unfallkasse, die ein eigenes Video zum Thema „Dooring“ produzierte. Die Kampagne weckte großes Interesse auch über das Land Berlin hinaus, Aktionsmaterialien wurden stark nachgefragt.

Netzwerkarbeit (NWA) 1 „Zentrale Koordinierungsstelle“

Im Ergebnis der Prüfung der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen einer externen zentralen Koordinierungsstelle erfolgte stattdessen die Installation einer „Betreuungsstelle“ auf Seiten eines der Charta-Mitglieder (bis März 2020: ACE, seit April 2020: ADAC). Zu den koordinierenden Aktivitäten, die die Betreuungsstelle verantwortet, zählen die laufende Pflege und inhaltliche Aktualisierung der Kommunikationsplattform <http://www.berlin-sicher-mobil.de/> sowie die Organisation und Durchführung halbjährlicher Netzwerktreffen aller Charta-Mitglieder zur Vereinbarung von Kooperationen und zur Entwicklung neuer Ideen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Berlin.

Frage 2:

Wie stellt sich die Entwicklung der Zahl der Verkehrsunfälle und der im Straßenverkehr verletzten/getöteten Personen von 2005 bis 2020 nach Altersklassen und Art der Verkehrsbeteiligung dar? (bitte um Aufschlüsselung)

Antwort zu 2:

Zur Beantwortung der Frage werden die online frei zugänglichen Daten, die im Rahmen der jährlich stattfindenden Pressekonferenz zur Verkehrssicherheitslage gemeinsam durch die Polizei Berlin sowie die für Inneres und Verkehr zuständigen Senatsverwaltungen der Öffentlichkeit vorgestellt werden, zusammengefasst und im Zeitverlauf fortgeschrieben. Bezogen auf die Aufschlüsselung der Verletztenzahlen nach Altersklassen sowie Art der Verkehrsbeteiligung werden Aussagen lediglich für bestimmte Risikogruppen getroffen. Für das Jahr 2020 werden die aktuell vorliegenden Zahlen für den Zeitraum Januar bis Juni 2020 (mit Stand vom 07.08.2020) aufgeführt. Hinweis: Mit Stand 20.08.2020 beträgt die Zahl der im Jahr 2020 Getöteten 38.

	Anzahl polizeilich erfasster Verkehrsunfälle	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte
2005	121.149	67	1.767	14.841
2006	120.559	74	1.897	15.199
2007	124.919	56	1.875	15.680
2008	124.003	55	1.828	15.950
2009	124.992	48	1.752	14.525
2010	130.502	44	1.694	13.175
2011	130.463	54	1.990	14.990
2012	130.782	42	2.049	14.807
2013	130.930	37	1.905	14.411
2014	132.718	52	2.034	15.406
2015	137.713	48	2.073	15.717
2016	141.155	56	2.086	15.252
2017	143.424	36	2.317	15.062
2018	144.325	45	2.542	15.630
2019	147.306	40	2.299	15.458
2020*	59.746*	31*	942*	5.913*

* Januar bis Juni 2020; Stand: 07.08.2020

Zahl der Verkehrstoten nach Altersklassen (Gesamt)						
	bis 14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	über 64 Jahre	Summe
2005	3	8	9	29	18	67
2006	1	2	10	37	24	74
2007	1	0	7	26	22	56
2008	2	1	7	26	19	55
2009	0	1	6	21	20	48
2010	3	0	5	18	18	44
2011	0	1	7	29	17	54
2012	1	1	4	20	16	42
2013	1	0	2	26	8	37
2014	0	1	7	23	21	52
2015	1	0	2	27	18	48
2016	0	2	7	21	26	56
2017	1	0	3	16	16	36
2018	2	0	7	22	14	45
2019	1	0	0	18	21	40
2020*	0*	0*	2*	18*	11*	31*

* Januar bis Juni 2020; Stand: 07.08.2020

Zahl der Verkehrstoten nach Art der Verkehrsbeteiligung (Gesamt)						
	Zu Fuß	Fahrrad	Krafträder	Pkw	Sonstige	Summe
2005	26	7	16	17	1	67
2006	32	9	16	14	3	74
2007	20	14	10	11	1	56
2008	30	11	10	4	0	55
2009	19	9	10	9	1	48
2010	24	6	9	5	0	44
2011	29	11	11	2	1	54
2012	17	15	6	2	1	42
2013	14	9	4	9	1	37
2014	21	10	12	7	2	52
2015	19	10	6	13	0	48
2016	21	17	10	7	1	56
2017	13	9	5	7	2	36
2018	19	11	9	3	3	45
2019	24	6	2	7	1	40
2020*	11*	10*	6*	1*	3*	31*

* Januar bis Juni 2020; Stand: 07.08.2020

Zahl der Verletzten nach Altersklassen (Risikogruppen)						
	bis 14 Jahre		18-24 Jahre		über 64 Jahre	
	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2005	142	771	176	1.816	207	716
2006	161	670	211	1.768	223	813
2007	153	691	210	1.766	222	951

2008	144	675	193	1.911	237	975
2009	130	666	192	1.618	221	909
2010	134	583	181	1.425	209	859
2011	148	636	197	1.593	294	984
2012	157	632	240	1.538	254	1.077
2013	117	617	179	1.441	252	948
2014	116	603	231	1.448	292	1.063
2015	106	633	200	1.431	306	1.110
2016	144	552	196	1.421	308	1.084
2017	157	594	224	1.407	347	1.023
2018	161	605	232	1.410	368	1.133
2019	111	557	197	1.481	371	1.159
2020*	49*	399*	90*	696*	167*	570*

* Januar bis Juni 2020; Stand: 07.08.2020

Zahl der Verletzten nach Art der Verkehrsbeteiligung (Risikogruppen)						
	Zu Fuß		Fahrrad		Krafträder	
	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2005	529	1.738	493	4.118	298	1.714
2006	483	1.741	512	4.002	415	1.908
2007	547	1.750	525	4.199	353	2.137
2008	510	1.765	538	4.756	375	2.232
2009	422	1.655	539	4.286	359	1.906
2010	461	1.577	471	3.800	339	1.685
2011	514	1.726	599	4.467	384	1.867
2012	528	1.735	628	4.533	416	1.789
2013	445	1.659	580	4.307	395	1.622
2014	499	1.651	589	4.761	403	1.828
2015	498	1.794	618	4.740	414	1.844
2016	534	1.687	583	4.673	372	1.652
2017	592	1.739	627	4.350	411	1.600
2018	576	1.740	743	4.886	460	1.738
2019	536	1.688	670	4.793	389	1.624
2020*	190*	595*	289*	2.097*	165*	569*

* Januar bis Juni 2020; Stand: 07.08.2020

Frage 3:

Durch welche konkreten Maßnahmen des bisherigen Verkehrssicherheitsprogrammes „Berlin Sicher Mobil“ wurden aus Sicht des Senats positive Auswirkungen auf die Entwicklung von Verkehrsunfällen erzielt?

Antwort zu 3:

Die Unfallzahlen haben sich in den letzten Jahren uneinheitlich entwickelt, Ursachen hierfür gibt es verschiedene. Einzelne Wirkungen der bisherigen Aktivitäten lassen sich wie nachfolgend bewerten.

Anhand der vorliegenden Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen unter Beteiligung von Kindern zeichnet sich ab, dass die gebündelten Maßnahmen in den Bereichen Prävention,

schulische und außerschulische Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung, Infrastruktur sowie Mobilitätsmanagement einen spürbar positiven Beitrag geleistet haben, den es auch in zukünftigen Anstrengungen zu sichern gilt.

Des Weiteren haben sich zeitlich befristete und koordinierte Schwerpunktaktionen zu aktuellen Sicherheitsthemen, wie z.B. „Motorrad-Unfälle“ oder „Dooring“, als geeignet erwiesen, um einerseits in der Fläche Sichtbarkeit hervorzurufen und andererseits - idealerweise in einer abgestimmten Kombination aus Aufklärung, Sensibilisierung, Überwachung und Sanktion - verhaltenswirksame Effekte, zumindest für einen bestimmten Folgezeitraum, zu erzielen.

Die Entschärfung von gefährlichen Unfallhäufungspunkten durch die Arbeit der Unfallkommission ist ein unverzichtbares Element auf dem Weg zur Vision Zero. Die im Aktionszeitraum durch das Mobilitätsgesetz (MobG BE) neu aufgenommene systematische Untersuchung von Unfällen mit Todesfolge ist hierbei zentral, um über die Entschärfung einzelner Knotenpunkte hinaus auch Hinweise für eine möglichst fehlerverzeihende Infrastruktur und den Bedarf weiterer Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Wesentliche Schlussfolgerungen aus den aktuellen Entwicklungen sind unabhängig von den bisherigen Bestandteilen des Verkehrssicherheitsprogramms bereits in neue Handlungsansätze überführt worden (europäische Vorschriften zu Abbiegeassistenten, Änderungen der StVO bzgl. Abbiegegeschwindigkeiten, Umgestaltung von Knotenpunkten, Diskussion von Ausbaustandards u.ä.).

Frage 4:

Welche konkreten Schlussfolgerungen und welchen Ausblick zieht der Senat aktuell aus dem bisherigen Programm?

Frage 5:

Welche Herausforderungen und Schwerpunkte benennt der Senat für die Fortschreibung des Programmes?

Frage 6:

Welche Strategie und welche strategischen Leitlinien plant der Senat für das neue Verkehrssicherheitsprogramm?

Frage 7:

Welche konkrete Strategie und welche Synergieeffekte plant der Senat im Rahmen des neuen Verkehrssicherheitsprogrammes insbesondere für das Schulische Mobilitätsmanagement?

Frage 8:

Welche quantitativen Haupt- und Mittelfristziele zur Senkung der Zahlen der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen sowie zur Verringerung der Straßenverkehrsunfälle setzt das neue Verkehrssicherheitsprogramm?

Frage 9:

Mit welchem Finanzvolumen wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm ausgestattet sein?

Frage 10:

Welche konkreten Maßnahmen sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm vor, um die Kooperation der unterschiedlichen Handlungsebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu verbessern und bestmögliche Synergien zu erreichen?

Frage 12:

Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm Maßnahmen vor, mit denen die Modernisierung und Qualitätssicherung von Lichtsignalanlagen (LSA) gefördert werden?

Frage 13:

Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm Maßnahmen vor, um die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Schulen und in der Lehrerausbildung zu intensivieren? Falls ja, welche?

Antwort zu 4 bis 10 sowie 12 und 13:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 bis 10 sowie 12 und 13 gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten zur Fortschreibung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms sind in 2020 mit der Ausschreibung einer vertiefenden Analyse der Berliner Verkehrssicherheitslage aufgenommen worden. Diese Analyse, die sich aktuell in Bearbeitung befindet, erweitert die jährlich vorliegende Unfallstatistik um detaillierte Auswertungen u.a. von Unfalltypen, Konfliktsituationen, Potenzialabschätzungen sowie Identifikation von Risikogruppen. Die Ergebnisse dieser Analyse stellen eine zentrale Basis dar, um Handlungsschwerpunkte für das neue Verkehrssicherheitsprogramm auszuarbeiten. Die Aufstellung des Programms, d.h. die Zielsetzung, die Festlegung von Schwerpunkten sowie die Ableitung konkreter Maßnahmen, erfolgt im Anschluss daran unter Einbeziehung der für Verkehrssicherheit zuständigen Stellen sowie relevanter Fachkreise und Verbände.

Frage 11:

Plant der Senat, perspektivisch Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit einzuführen und höhere Geschwindigkeiten nur auf speziell ausgewiesenen Straßen zuzulassen?

Antwort zu 11:

Der Senat hat sich wiederholt dafür eingesetzt, die Anordnung von Maßnahmen zu Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs zu erleichtern (z.B. Einrichtung von Tempo 30 im Bereich von Schulen und Kitas) sowie die Einführung von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften in der StVO zu verankern. Hierfür hat der Senat im Namen des Landes Berlin u.a. entsprechende Anträge im Bundesrat gestellt, die in jüngster Vergangenheit allerdings nicht die erforderlichen Mehrheiten gefunden haben. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird der Senat diese Positionen gegenüber Bund und Ländern jedoch auch weiterhin einbringen und vertreten.

Frage 14:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 20.08.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz