

Das neue Berliner Verkehrssicherheitsprogramm 2005

1. Schon im **Stadtentwicklungsplan Verkehr** (2003 vom Senat beschlossen) ist das Thema Verkehrssicherheit und Gesundheit eine von 6 Teilstrategien. Oberziel: nachhaltige Mobilität.

Der StEP Verkehr ist der stadtentwicklungspolitischen Rahmen für das **neue Berliner Verkehrssicherheitsprogramm**, das der Berliner Senat im letzten Jahr (April 2005) beschlossen hat.

2. In Anlehnung an den StEP Verkehr, der eine Reduzierung der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Schwerverletzten um jeweils 40 % bis zum Jahr 2015 zum Ziel hat, hat sich das **neue Berliner Verkehrssicherheitsprogramm** das Ziel gesetzt, durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen im Zeitraum von 2004 bis 2010 um jeweils mindestens 30 % zu reduzieren.

Aufgrund des kontinuierlichen Rückgangs der Verkehrstoten auf 70 im Jahr 2004 halten wir dies für ein ehrgeiziges Ziel. Sollte man dieses Ziel erreichen, wäre dies eine Reduzierung der Verkehrsunfalltoten in Berlin um minus 50 % gegenüber dem Jahr 1999 (103 Verkehrstote).

> **Abbildungen:** Entwicklung Unfalltote / Schwerverletzte im Berliner Straßenverkehr

Das Verkehrssicherheitsprogramm differenziert in die Handlungsfelder „Infrastruktur“ und „Mensch“. Wichtige Maßnahmen sind bereits umgesetzt oder befinden sich in der Vorbereitung.

3. Sicherheitsanalyse des Berliner Straßennetzes

Abgeschlossen ist eine komplette Sicherheitsanalyse für das gesamte Berliner Hauptverkehrsstraßennetz (erstmalig für das Hauptverkehrsstraßennetz einer Großstadt durchgeführt).

Die unfallträchtigen Orte bündeln sich auf relativ wenigen Abschnitten des Hauptstraßennetzes. Ca. 60 % des sogenannten „Sicherheitspotentials“ konzentrieren sich auf rund 20 % des untersuchten Netzes.

Damit existiert eine wichtige Grundlage, um vor dem Hintergrund geringer werdender finanzieller Handlungsspielräume zukünftige Handlungsschwerpunkte präziser zu benennen. Die Ergebnisse fließen in die laufende Arbeit der neu gebildeten Unfallkommission ein.

4. Neu konstituiert: Verkehrsunfallkommission

Die neu eingerichtete Verkehrsunfallkommission hat Ende des Jahres 2005 ihre Tätigkeit aufgenommen. Ihr gehören Vertreter der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaulastträger und der Polizei an.

Sie ist mit einem eigenen Etatansatz für Sofortmaßnahmen ausgestattet und hat die Aufgabe, die Unfallhäufungsstellen im Berliner Straßennetz zu analysieren sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzubereiten und umzusetzen.

Fußgänger und Radfahrer als „schwächere“ Verkehrsteilnehmer finden dabei besondere Beachtung. Bis Juni 2006 hat sich die Unfallkommission bereits mit über 30 Unfallhäufungsstellen beschäftigt.

U.a. werden zur Zeit Maßnahmen zur sicheren Führung des Radverkehrs vorbereitet. So z.B. am Knoten Bismarckstraße / Kaiser-Friedrich-Straße durch Heranführen des Radwegs an die Fahrbahn.

5. Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes „Stadttempo Berlin“ / Weiterentwicklung eines räumlich und instrumentell differenzierten Konzeptes zur Geschwindigkeitsüberwachung

Ziel ist ein stadtangemessenes, straßentypabhängiges und situationsbezogenes Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer, das durch Information und Kommunikation, veränderte Regeln (Anordnungen) und verbesserte Überwachung herbeigeführt werden soll.

Im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz wurden alle Abschnitte untersucht, in denen tagsüber gleichzeitig besonders hohe Lärm-, Luftschadstoff- und Unfallbelastungen vorliegen.

Nach der Anordnung von zusätzlichen Tempo-30-Beschränkungen (ganztags) auf 16 Abschnitten im Hauptverkehrsstraßen-Netz von insgesamt ca. 6 km Länge wird derzeit eine Wirkungsanalyse im Hinblick auf erreichte Sicherheitsgewinne und Entlastungen bei Luftschadstoffen und Lärm durchgeführt.

Die Modernisierung und Erweiterung der Überwachungstechnik seitens der Polizei (ortsfeste, mobile und in Kraftfahrzeuge installierte Geräte) wird fortgesetzt.

Vorgesehen ist auch die Beschaffung von Geschwindigkeitsanzeigern in Form von „Dialog-Displays“ für ca. 50 Standorte, die vorwiegend in Tempo 30-Zonen und im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäusern aufgestellt werden sollen.

6. (laufendes) „Radverkehrsstreifenprogramm“

17 km neue Radverkehrsstreifen (d.h. Abmarkierung auf der Fahrbahn) wurden seit 2003 realisiert, weitere 40 km sind in den nächsten 3 Jahren geplant.

Die Ergebnisse des Modellprojektes des Umweltbundesamtes an den Berliner Beispielen zeigen: die Veränderung des Straßenquerschnittes bewirkt eine Reduzierung der realen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten.

7. (laufendes) Programm zur Verbesserung der Fußgängerüberwege

Wir verfolgen dieses Thema offensiv. Auch weil wir wissen, welche Bedeutung der Fußgängerverkehr in Berlin hat: rund ein Viertel aller Wege in Berlin wird zu Fuß zurückgelegt.

Seit Anfang 2001 wurden in Berlin 111 Zebrastreifen neu eingerichtet.

Mit einem jährlichen Kostenaufwand von 1 Mio. € werden zusätzlich zu den Gehstreifen auch Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen gebaut.

Dieses Programm wird fortgeführt. Bis Ende des nächsten Jahres werden weitere 40 Zebrastreifen eingerichtet werden.

[Anmerkung.: 1967 gab es allein in West-Berlin 1.254 ampellose Fußgängerüberwege. Sie verschwanden Stück für Stück, weil Ampeln als zeitgemäßer und sicherer galten. Vor sechs Jahren gab es in Berlin nur noch 107 Zebrastreifen.]

8. Einstieg in das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“

Es handelt sich dabei um die Weiterentwicklung der Schulwegpläne, indem man auch die Freizeitwege der Kinder mit einbezieht.

Im Rahmen eines Projektunterrichtes an Berliner Schulen sollen beispielhaft Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Wohnumfeld der Schulkinder aus deren Perspektive aufgezeigt werden.

Der Start eines Pilotprojektes ist erfolgt (ein Stadtgebiet mit insgesamt 4 Grundschulen in Kreuzberg).

9. Erprobung des Sicherheitsaudits für Stadtstraßen (SAS) bei der Planung von Verkehrsanlagen

Anhand eines neuen „Sicherheitsaudits“ (= „Prüfschritt Verkehrssicherheit“) beim Entwurf von Stadtstraßen wird beispielhaft erprobt werden, wie die Sicherheit der Infrastruktur bereits durch Entwurfsoptimierung erhöht werden kann.

10. Systematische Einführung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Kindertagesstätten und Schulen

In der neuen Grundschulverordnung des Landes Berlin wurde erstmals die Verkehrs- und Mobilitätserziehung als Teil des schulischen Unterrichts- und Erziehungsauftrages verankert.

Die Umsetzung der Verordnung in den Schulalltag ist nun eine wichtige Aufgabe, die durch andere Träger der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt werden kann.

11. Forum Verkehrssicherheit in Berlin

1x pro Jahr. Etwa 25 Institutionen, Verbände, Vereine und die meisten Bezirke nehmen daran teil. Bisher fanden vier Veranstaltungen statt.

Im Mittelpunkt stehen jeweils die Berichte über die Umsetzung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms und die Beiträge der einzelnen Akteure zur Umsetzung der Berliner Charta für Straßenverkehrssicherheit.

12. Berliner Charta für Verkehrssicherheit, Beitritt Berlins zur Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit

Fast alle Teilnehmer des Forums Verkehrssicherheit und das Land Berlin haben sich zur Umsetzung der vereinbarten Zielsetzungen und Maßnahmen verpflichtet.

Erstere in Form einer Berliner Charta für Verkehrssicherheit. Das Land Berlin selbst durch seinen Beitritt zur Europäischen Charta für Straßenverkehrssicherheit.

Schluss:

Besonders wichtig aus meiner Sicht, um dem Ziel „Vision Zero“ ein Stück näher zu kommen:

- a) die Arbeit an den verschiedenen „Baustellen“ über die Jahre hinweg verstetigen (konzeptionell, finanziell und personell),
- b) für eine kontinuierliche öffentliche Berichterstattung sorgen:

Dies werden wir zukünftig in der Form tun, dass wir den jährlichen Verkehrssicherheitsbericht, das Verkehrssicherheitsprogramm und die Berliner Charta für die Verkehrssicherheit als Broschüre veröffentlichen werden bzw. die Informationen ins Internet stellen.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit!

J. Krey
30.08.2006