

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 17. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juli 2017)

zum Thema:

Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in Berlin

und **Antwort** vom 08. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. August 2017)

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. 18/11897
vom 17. Juli 2017
über Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in Berlin

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

1. Wie lautet die Zahl der im Jahr 2016 in Berlin registrierten Verkehrsunfälle?

Zu 1.:

In Berlin wurden im Jahr 2016 insgesamt 141.155 Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

2. Wie viele Personen wurden dabei leicht verletzt, schwer verletzt und getötet und welche Ursachen lagen den Unfällen zugrunde? (Bitte um Aufschlüsselung nach Unfallursachen und Unfallfolgen für den Rad- und Fußverkehr)

Zu 2.:

Im Jahr 2016 verunglückten insgesamt 17.394 Verkehrsteilnehmende (davon 5.273 Radfahrende und 2.242 zu Fuß Gehende).

Bei den oben genannten Verkehrsunfällen (VU) wurden insgesamt

- 15.252 Personen leicht verletzt (davon 4.673 Radfahrende und 1.687 zu Fuß Gehende)
- 2.086 schwer verletzt (davon 583 Radfahrende und 534 zu Fuß Gehende) sowie
- 56 getötet (davon 17 Radfahrende und 21 zu Fuß Gehende)

Die Hauptunfallursachen von Radfahrenden waren:

- Benutzung der falschen Fahrbahn (850 VU)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (681 VU)
- Nichtangepasste Geschwindigkeit (367 VU)
- Alkoholeinfluss (188 VU)
- Falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden (184 VU)

Die Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden waren:

- Missachtung des Fahrzeugverkehrs (802 VU)
- Rotlichtmissachtung (272 VU)
- Falsches Verhalten in der Nähe von Lichtzeichenanlagen-Furten/ Fußgängerüberwegen (188 VU)
- plötzliches Hervortreten (148 VU)
- Alkoholeinfluss (59 VU)

Die Aufschlüsselung nach Unfallursachen und Unfallfolgen für Radfahrende und zu Fuß Gehende kann nicht dargestellt werden. Da es in den erfragten Kombinationen eine Vielzahl von Möglichkeiten gibt, müsste nahezu jeder betreffende Verkehrsunfall einzeln aufgelistet und visualisiert werden.

3. Wie schätzt der Senat die aktuelle Unfalltendenz für das Jahr 2017 ein? Welche Unfallarten im Straßenverkehr haben über die Jahre 2015/2016, bis ins Jahr 2017 hinein, deutlich zugenommen und welche Ursachen konnten/können hierfür bisher ermittelt werden?

Zu 3.:

Für 2017 liegen valide Daten derzeit lediglich für die Monate Januar bis Mai vor. Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle stieg gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zwar um 3,77 Prozent (55.463 zu 57.554 Verkehrsunfälle) an. Die Zahl der Verunglückten ist jedoch nahezu gleich geblieben. Hervorzuheben ist, dass die Entwicklung der tödlich Verunglückten einen positiven Verlauf genommen hat. Bisher (Stand: 1. August 2017) verstarben im laufenden Jahr insgesamt 14 Verkehrsteilnehmende, während im gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres bereits 30 Menschen ums Leben gekommen waren.

Im Jahr 2016 haben die Verkehrsunfälle der Hauptunfallursachen „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Fahren unter Einfluss alkoholischer Getränke“ gegenüber dem Jahr 2015 um 11,21 bzw. 6,51 Prozent deutlich zugenommen. Dieser Trend setzte sich auch in den ersten fünf Monaten des Jahres 2017 für die Hauptunfallursache Alkoholeinfluss (+10,68 Prozent) fort, während die Hauptunfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit um 4,02 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum zurückging. Welche Gründe für diese Veränderungen eine Rolle spielen, ist nicht bekannt. Die jährlichen Schwankungen unterliegen vielfältigen und verschiedenen Einflüssen.

4. Lässt sich in Berlin, in den Jahren 2015/2016 eine Erhöhung der Zahl der „tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer“ festmachen? Wenn ja, woraus begründet sich diese Erhöhung aus Sicht des Senates?

Zu 4.:

Die Anzahl der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden stieg um 16,7 Prozent von 48 im Jahr 2015 auf insgesamt 56 im Jahr 2016 an. Vor dem Hintergrund, dass die Folgen eines Verkehrsunfalles regelmäßig von vielen Faktoren (z. B. Verkehrsverhalten, Witterung, Fahrzeugbeschaffenheit, Rettungskette usw.) beeinflusst werden, lässt sich die Zunahme der tödlich Verunglückten nicht eindeutig begründen.

5. Lässt sich bei Betrachtung der Gesamtunfallentwicklung für Berlin ein Anstieg im Bereich der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung und Fußgängerbeteiligung verzeichnen? Wenn ja, welche Gründe sieht der Senat hierfür und mit welchen konkreten Maßnahmen wird dieser Tendenz bereits entgegengewirkt? (Bitte um Aufschlüsselung nach Maßnahmen für den Radverkehr und für den Fußverkehr)

Zu 5.:

Die Anzahl der im Jahr 2016 registrierten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden nahm gegenüber dem Vorjahr ab (7.724 in 2015, 7.495 in 2016). Ebenso sank die Zahl der gemeldeten Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden (2.595 in 2015, 2.534 in 2016).

6. Welche konkreten Maßnahmen/Programme sind oder werden künftig initiiert, um Unfällen an Unfallschwerpunkten vorzubeugen sowie Radfahrende und Fußgänger effektiver zu schützen? (Bitte um Aufschlüsselung nach angestrebten Maßnahmen gegen bspw. Rotlichtmissachtung, Fehler beim Abbiegen etc.)

Zu 6.:

Der Senat hat sich das Ziel gesetzt, den Verkehr für Radfahrende und zu Fuß Gehende sicherer zu machen. Dabei haben Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsklimas, der Mitverantwortung der am Verkehr Teilnehmenden, die Sicherheit der Verkehrsmittel und die Steigerung der Qualität und Sicherheit der Verkehrswege besondere Bedeutung.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020 hat sich der Senat zum Ziel gesetzt, die Zahl der Schwerverletzten und Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 weiter zu reduzieren (um 30 % gegenüber dem Jahr 2010). Kernelement des Verkehrssicherheitsprogramms ist das Aktionsprogramm 2020. Es umfasst 5 Handlungsfelder, denen die folgenden Maßnahmen zugeordnet sind:

- Verkehrssicherheitsarbeit (Maßnahmen: Verkehrsunfallbearbeitung, Vertiefende Untersuchungen zum Unfallgeschehen, Verkehrsüberwachung)
- Verkehrsinfrastruktur und -system (Maßnahmen: Radverkehrsstreifenprogramm, Überquerungsstellenprogramm, Beseitigung von Unfallschwerpunkten, Stadttempokzept)
- Schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (Maßnahmen: Kontinuierliche Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Schulisches Mobilitätsmanagement, Lehrerfortbildung für Verkehrs- und Mobilitätserziehung)
- Außerschulische Verkehrs- und Mobilitätsbildung (Maßnahmen: Jugendverkehrsschulen, „Rücksicht“-Kampagne)
- Netzwerkarbeit (Maßnahmen: Zentrale Koordinierungsstelle).

Von besonderer Bedeutung für die Verkehrsunfallprävention ist die Arbeit der bei der Verkehrslenkung Berlin angebotenen Straßenverkehrs-Unfallkommission (UK) mit Beteiligung der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaulastträger. Aufgabe der UK ist es, Unfallhäufungsstellen zu erkennen, Mängel der Verkehrsanlage zu analysieren, Abhilfemaßnahmen festzulegen und umsetzen zu lassen sowie deren Wirkung zu überprüfen. Notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch im Hinblick auf die Vermeidung von Abbiegekonflikten zwischen Kfz- und Radverkehr werden an dieser Stelle intensiv bearbeitet und umgesetzt.

Konkrete Abhilfemaßnahmen, die veranlasst worden sind oder zukünftig veranlasst werden können sind z. B.:

- Sichtfeldfreihaltung (Anpassung von Bepflanzungen / Grün- und Baumschnitt)
- Neubau / Ersatzbau von Ampelanlagen
- Umsetzung verkehrsabhängiger Steuerungen und Koordinierungen

- Signalisierung der Linksabbieger mit gesonderter Freigabe-Phase oder Linksabbiegeverbote
- Unterbinden von zweispurigem Rechtsabbiegen (mit gesonderter Freigabe-Phase möglich)
- Anbringung von zusätzlichen Schutzblinkern zur Absicherung von Fußgängern / Radfahrern
- Anbringung von Wiederholungssignalen mittels Auslegermasten
- Veränderung der bestehenden Spuraufteilung in Knotenpunkten und im Kreisverkehr / Erweiterung von Stauräumen
- Verbreiterung von Fußgängerfurten / Mittelinseln
- Ersatz von unsignalisierten Fußgängerüberwegen durch Ampelanlagen
- Veränderung beim ruhenden Verkehr / Parkraum
- Anpassung der Radwegführung (Verschwenkung am Knotenpunkt an die Fahrbahn)
- Aufstellen, Entfernen oder Verändern von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Vorfahrtsbeschilderung, Tempo 30, Poller etc.)
- Aufstellen von Zäunen zum Kanalisieren querender Fußgängerströme
- Ausstattung von Knotenpunkten mit Radverkehrsanlagen
- Piktogramme auf der Fahrbahn (z. B. Tempo 30, Achtung Schulkinder usw.)
- Rot-Markierung von Radfurten
- Überprüfung und Anpassung von Straßenbeleuchtungen (besonders in Unterführungen)
- Gehwegvorstreckung (baulich oder markiert) als Querungshilfen für zu Fuß Gehende
- Versetzungen von Haltestellen der BVG
- Umsetzung von Werbeanschlagsäulen (Litfaßsäulen)
- Fahrspurbezogener Wegweiser statt richtungsbezogener Wegweiser
- Umwandlung von Zeichen 720 (Grüner Blechpfeil) in einen signalisierten Vorlauf

Im Fokus der polizeilichen Maßnahmen zur Überwachung und zum Schutz des Radverkehrs in Berlin stehen die besonders gefährlichen Hauptunfallursachen von Radfahrenden und Krafftahrenden gegenüber Radfahrenden. Eine konkrete interne Schwerpunktsetzung auf Grundlage der Verkehrsunfall-/ Ahndungszahlen vergangener Jahre gewährleistet seit geraumer Zeit eine stadtweit spürbare Überwachungsintensivierung und trägt zur Sensibilisierung von Rad- und Krafftahrenden für regelkonformes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme bei.

Die Ausrichtung der polizeilichen Maßnahmen orientiert sich nach der jeweils aktuellen Analyse des stadtweiten Verkehrslagebildes sowie der örtlichen Verkehrslagebilder. Diese Maßnahmen werden konzeptionell nach Verkehrsart und zur zielgerichteten Bekämpfung von Hauptunfallursachen vorbereitet und durchgeführt. Hierzu zählt insbesondere die Überwachung des Abbiegeverhaltens von Krafftfahrzeugen gegenüber dem Radverkehr im gesamten Jahresverlauf. Darüber hinaus finden regelmäßig mehrtägige, stadtweite sowie öffentlichkeitswirksame Schwerpunktaktionen zur Steigerung der Radfahrsicherheit statt.

Bei den Maßnahmen zum Schutze des Verkehrs von zu Fuß Gehenden liegt der polizeiliche Schwerpunkt im Bereich der Risikogruppen „Kinder“ und „Seniorinnen/Senioren“. Die insgesamt 72 Verkehrssicherheitsberatenden der Polizei Berlin sind regelmäßig an den Schulen und Kindertagesstätten präsent, unterrichten zum Thema „Verkehrssicherheit“ und führen im Umfeld der Schulen u. a. Verkehrskontrol-

len und praktische Übungen, wie z. B. Trainings für zu Fuß Gehende, durch. Die Polizei Berlin beteiligt sich darüber hinaus an sogenannten Kiezspaziergängen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Seniorinnen und Senioren, welche von den Bezirksämtern organisiert werden.

7. Welche konkreten Maßnahmen wird der Senat ergreifen, um dem Umstand gerecht zu werden, dass vermehrt Radfahrende bei Zusammenstößen bzw. Abbiegefehlern in Zusammenhang mit LKWs ums Leben kommen? (Beispiele: Unfall an der Danziger Straße/Greifswalder Str. vom 28.06.2017, Unfall an der Yorckstraße/Mehringdamm im März 2017, Unfall an der Edisonstraße/Ecke Griechische Allee in Oberschöneweide im April 2016)

Zu 7.:

Auf die besondere Gefährdungslage von Radfahrenden geht der Senat mit gezielten Maßnahmen ein, wie beispielsweise mit dem Radverkehrsstreifenprogramm im Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ 2020, dem Leitfaden "Sicher geradeaus! – Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz" sowie dem Online-Dialog "Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung".

Als zentrale Erkenntnisse der über 2.000 Beiträge des Online-Dialogs wurden die am häufigsten genannten Konfliktstellen (TOP-30-Liste) ausgewertet. Der Handlungsdruck an diesen Punkten ist bereits erkannt, so dass in vielen Fällen bereits Maßnahmen erarbeitet wurden bzw. in naher Zukunft ergriffen werden.

Bauliche Änderungen von identifizierten Unfallhäufungsstellen stellen einen Schwerpunkt der Verkehrsunfallprävention dar. Durch die kontinuierliche Arbeit der Unfallkommission (UK) konnte beispielsweise der Moritzplatz als lange Zeit größter Unfallhäufungspunkt für Radfahrende erfolgreich umgebaut werden. Erste Untersuchungen deuten auf einen starken Rückgang bei der Anzahl der Unfälle und verletzten Personen hin.

Die angesprochene Kreuzung Danziger Straße / Greifswalder Straße wurde in der UK bereits intensiv behandelt, erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt, eine Umgestaltung der Radverkehrsanlagen ist in Planung.

Für 47,61% der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden wurden die Radfahrenden als Haupt- oder Mitverursacher identifiziert, Führende von LKW waren dagegen lediglich bei 4,16% der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden Haupt- oder Mitverursachende. Daher gilt es auf allen Seiten das Miteinander der am Verkehr Teilnehmenden zu verbessern und die Akzeptanz des Fahrrades als attraktives Verkehrsmittel zu erhöhen. Um diesen Aspekt zu unterstützen, wurde 2012 die „Rücksichtskampagne“ ins Leben gerufen. Die Kommunikationskampagne wirbt dafür, dass die verschiedenen Nutzungsgruppen den öffentlichen Straßenraum als geteiltes Gut verstehen und entsprechend der Straßenverkehrsordnung Rücksicht untereinander üben. Hierbei werden nicht nur Radfahrende, sondern auch alle anderen Verkehrsteilnehmende, wie Autoverkehr, zu Fuß Gehende und Liefer- bzw. Busverkehr angesprochen. Die Rücksichtskampagne ist auch Bestandteil der Berliner Radverkehrsstrategie und soll in den kommenden Jahren in Berlin fortgesetzt werden.

Der Leitfaden "Sicher geradeaus! – Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz" analysiert im Detail das Konfliktfeld zwischen Radfahrenden und abbiegenden Kfz, analysiert und bewertet potenzielle bauliche und nicht-bauliche Maßnahmen zur Reduktion von Unfällen zwischen Radfahrenden und abbiegenden Kfz und gibt konkrete Empfehlungen für Kommunen.

Hinsichtlich der Maßnahmen der Polizei Berlin wird auf die Antwort zu Frage 6. verwiesen.

8. Wie beurteilt der Senat die Vorgabe der folgenden Sicherheitsausstattung, um den sich wiederholenden Unfallgeschehen mit LKW im Innenstadtverkehr gerecht zu werden?

- Automatische Bremssysteme für LKW
- Fahrtenschreiber für Klein-LKW („Sprinter“)
- Ergänzende Überwachungssysteme zur Einhaltung von Verkehrsregeln (Rotlichtfahren, Geschwindigkeitsübertretungen)
- LKW-Rückspiegel, die den toten Winkel ausschließen

Zu 8.:

Die Entwicklung und Anwendung von Fahrer-Assistenz-Systemen wird vom Senat grundsätzlich positiv beurteilt. Der Senat setzt sich aktiv sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene, hier u.a. im Rahmen des Projektes „Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2020“ für verbesserte Sicherheitsstandards von Kraftfahrzeugen, insbesondere auch durch Ausweitung der Ausstattung von LKW mit sicherheitswirksamen Assistenz-Systemen, die im Rahmen geltender EU- und Bundesvorschriften zur Verfügung stehen, ein.

Berlin, den 08. August 2017

In Vertretung

Christian Gaebler
Senatsverwaltung für Inneres und Sport