

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)
am 02.05.2019**

**Fortschrittsbericht
Integriertes Verkehrssicherheitskonzept (IVSK)**

Problem

Auslöser ist der Antrag „Integriertes Konzept Verkehrssicherheit“ der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD vom 22.01.2013 (Drs. 18/742), der am 23.01.2013 von der Bürgerschaft (Land) beschlossen wurde.

Als Antwort darauf folgte eine Vorlage der Verwaltung „Integriertes Verkehrssicherheitskonzept Bremen – Umsetzungsvorschlag“ für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) am 30.04.2015 (Vorlage Nr. 18/526) bzw. für die Sitzung der Deputation für Inneres und Sport (L) am 29.04.2015. Der Vorlage wurde zugestimmt. Beide Deputationen bitten den Senat, die einzelnen Bausteine des IVSK weiter zu konkretisieren und einschließlich einer Kostenberechnung den zuständigen Deputationen bis Mitte 2016 vorzulegen.

Ein Bericht der Verwaltung „Sachstand Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept“ erfolgt in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) am 23.02.2017 bzw. in der Sitzung der Deputation für Inneres (L) am 02.03.2017. Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen.

In diesem Bericht der Verwaltung wurde mit Verweis auf das Ausscheiden des zuständigen Referenten beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr erklärt, dass das Thema wiederaufgenommen wird, nachdem Stellenfinanzierung und Folgekosten im Haushalt 2018/19 sichergestellt sind und die Stelle neu besetzt ist. Dies ist zum 01.11.2018 erfolgt.

Lösung

Es wird folgender Sachstand gegeben:

1. Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP)

Hinweis: Der VEP bezieht sich auf die Stadtgemeinde Bremen. Die Erarbeitung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes für Bremerhaven ruht derzeit.

Im VEP sind im Zielfeld 2 die Ziele der Stadtgemeinde Bremen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der sozialen Sicherheit bei der Nutzung definiert:

- a. Anstreben Vision Zero (keine Verkehrstoten)
- b. Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
- c. Verbessern der Sicherheit von Fußgängern auch gegenüber Fahrradfahrern
- d. Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern gegenüber dem motorisierten Verkehr

Im VEP sind in fast allen Maßnahmenfeldern Maßnahmen enthalten, deren Umsetzung sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Herausgehoben ist dabei das Maßnahmenfeld K (Verkehrssicherheit). Die Maßnahme K.8 sieht vor, mit allen zu beteiligenden Fachleuten ein Verkehrssicherheitskonzept zu erarbeiten.

K.8	Verkehrssicherheitskonzept	Bremen erarbeitet mit allen Fachleuten ein Konzept, um die Verkehrssicherheit in der Stadt zu verbessern.
-----	----------------------------	---

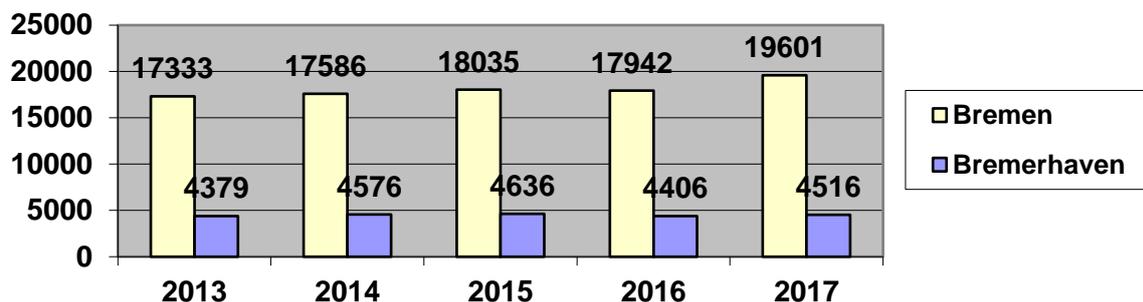
2. Verkehrssicherheitslagebericht für Bremen

Nachfolgend werden die wichtigsten Eckdaten des Verkehrssicherheitslageberichtes für Bremen dargestellt. Tieferegehende Auswertungen, z.B. zu besonderen Gruppen wie Kindern, Senioren, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind direkt dem Verkehrssicherheitslagebericht zu entnehmen.¹

Die Berichterstattung über die Unfalllage im Vorjahr legt der Senator für Inneres in der Regel Anfang/Mitte April vor. Bis dahin kann nur auf die Verkehrsunfallstatistik 2017 Bezug genommen werden.

Anmerkung: Infolge einiger EDV-Probleme wurde eine nicht genau zu beziffernde Zahl von Verkehrsunfällen nicht in die Statistik für das Jahr 2016 übernommen. Insgesamt dürfte es sich um ca. 2% aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle gehandelt haben. Somit sind Veränderungen im direkten Vergleich mit dem Verkehrsunfalljahr 2016 nur bedingt aussagekräftig.

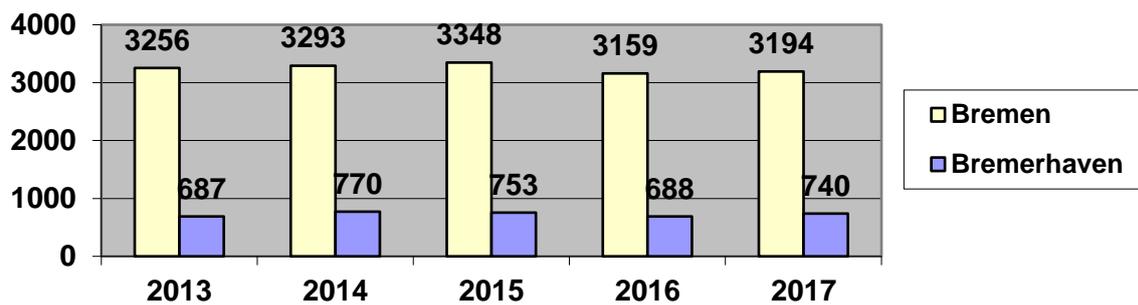
Abbildung: Verkehrsunfallentwicklung 2013-2017



Die Verkehrsunfallentwicklung zeigt für das Land Bremen eine kontinuierliche Steigerung der Verkehrsunfallzahlen. In Bremen zeigt sich damit eine Entwicklung, die im gesamten Bundesgebiet zu beobachten ist. Der bundesweite Anstieg der Anzahl der Verkehrsunfälle ist grundsätzlich auf die kontinuierlich steigende Anzahl von Verkehrsunfällen mit Sachschäden zurückzuführen.

¹ https://www.polizei.bremen.de/sixcms/media.php/13/Jahresbericht_2017_final_Version-Internet.pdf

Abbildung: Verunglückte Personen



Die Zunahme der Verkehrsunfälle hat sich erfreulicherweise nicht auf die Zahl der verunglückten Personen übertragen. Die Zahl lag im Jahr 2017 ungefähr auf dem Niveau von 2013. Informationen zur Veränderung der Verkehrsleistung in diesem Zeitraum werden erst Ende 2019 vorliegen.

2.1. Hauptunfallursachen in Bremen

Hauptunfallursachen waren in Bremen im Jahr 2017 wie in den Vorjahren die Abstands- und Geschwindigkeitsverstöße, die Ablenkung sowie das Abbiegen und Wenden.

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit der Ursache Abstand ist in 2017 auf den Höchststand der letzten fünf Jahre angestiegen. Abstandsunterschreitungen und nichtangepasste Geschwindigkeit sind nach wie vor die häufigsten und meist auch folgenschwersten Unfallursachen. Analog zu den Unfallzahlen in diesem Bereich hat sich auch die Zahl der Verunglückten entwickelt und sowohl in Bremen als auch in Bremerhaven den Stand aus den Jahren 2015 und 2016 noch einmal überschritten.

Das Phänomen „Ablenkung“ wird in bundesweiten Expertengremien als Schwerpunkt der Verkehrsunfallforschung gesehen. Das Risiko, einen Unfall zu verursachen steigt gemäß Aussagen der Unfallforschung beim Telefonieren mit einem Mobiltelefon um das Fünffache, bei der Nutzung einer Freisprecheinrichtung um das Vierfache. Eine Erhöhung des Unfallrisikos durch Ablenkung trifft aber auch auf den Fuß- und Radverkehr zu.

Die Ende 2017 erfolgte Änderung der Straßenverkehrsordnung (§ 23 Abs. 1a StVO) mit der Konkretisierung der Benutzung elektronischer Geräte war ein Schritt in die richtige Richtung; es bedarf aber noch weiterer Anstrengungen, um in der Bevölkerung eine entsprechende Sensibilisierung und damit auch eine Verhaltensänderung herbeizuführen.

Sowohl die Gesamtzahl der Delikte unter Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr als auch die folgelosen Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss sind nach polizeilichen Erfahrungen gestiegen. Daher intensiviert die Polizei Bremen die Kontrollmaßnahmen in diesem Bereich.

Aus den genannten Hauptunfallursachen leiten sich einzelne Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen ab (siehe unten).

3. Der Kinderunfallatlas 2017 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

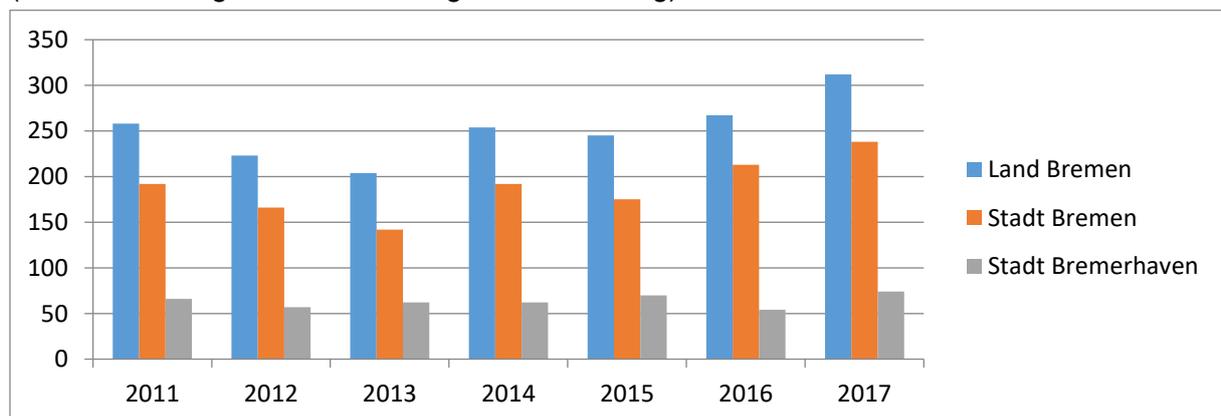
Die BASt veröffentlichte zuletzt 2017 den Kinderunfallatlas für Deutschland. Darin wertete sie die statistischen Daten zum Unfallgeschehen mit Kindern über die Jahre 2001-2005 sowie 2006-2010 aus und verglich die beiden Zeiträume. Im Ergebnis zeigt sie die Entwicklung im gesamten Bundesgebiet auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen auf.

Für die 15 Großstädte mit etwa 500.000 Einwohnern und mehr konnte nachgewiesen werden, dass sich in den meisten Städten die Kinderunfälle zwischen 2008 und 2010 reduziert haben. Sechs Großstädte lagen im positiven Bundesstrend und sieben Großstädte konnten eine noch größere Reduzierung vorweisen. Die Unfallbelastung wird ausgedrückt in Unfallbeteiligte Kinder pro 1.000 Kinder – sie liegt für die Großstädte zwischen 2,23 und 3,35. Die allgemeine bevölkerungsbezogene Gefahr, als Kind bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, ist demnach in Bremen, Hannover, Hamburg und Köln etwa anderthalb Mal höher als in Leipzig oder München. Das Risiko unterscheidet sich danach, ob sie als Fußgänger*innen, Radfahrer*innen oder Pkw-Mitfahrer*innen in den einzelnen Städten am Straßenverkehr teilnehmen. In München, Bremen und Leipzig ist die Unfallbelastung von Kindern als Fußgänger*innen nach den vorliegenden Berechnungen besonders gering, während sie in Essen, Düsseldorf und Dortmund bei dieser Art der Verkehrsteilnahme besonders häufig verunglücken. Demgegenüber haben die im Norden liegenden Großstädte Bremen, Hamburg und Hannover die höchsten Unfallkennziffern für Radfahrende.

Seit 2011 hat die Zahl der Kinder im Land Bremen um 9% zugenommen. Die Zahl der im Verkehr verunglückten Kinder hat sich laut Verkehrslagebericht 2017 um 21% erhöht. Das Unfallrisiko für Kinder ist also von 2,58 auf 2,86 Unfallbeteiligte Kinder pro 1.000 Kinder angestiegen. Die Fallzahlen der bei Verkehrsunfälle verletzten Kinder ist insgesamt relativ gering (312 verletzte Kinder). Statistisch ist zu beachten, dass deshalb die Schwankungen über die Jahre relativ groß sind.

Als Konsequenz ergibt sich, dass ein Fokus der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen auf die Verkehrssicherheit von Kindern gelegt werden soll.

Abbildung: „Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Kinder“
(Quelle Unfalllagebericht 2017, eigene Darstellung)



4. Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen

An der Verkehrssicherheitsarbeit im Land Bremen sind viele verschiedene Akteure beteiligt. Auch innerhalb der Verwaltung liegen die Zuständigkeiten entsprechend der jeweiligen inhaltlichen Kompetenzen bei unterschiedlichen Stellen. Zusätzliche Komplexität ergibt sich dadurch, dass einzelne Themen auf Landesebene, der überwiegende Teil hingegen auf Stadtebene behandelt wird. Dies stellt besondere Ansprüche an einen guten Austausch der Akteure. Die Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene ist dabei in Abstimmung mit dem Magistrat Bremerhaven noch zu konkretisieren. Nachfolgend ist die Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadtgemeinde Bremen dargestellt. Diese gliedert sich in fünf Maßnahmenbereiche:

1. Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsingenieurwesen
2. Verkehrs- und Mobilitätserziehung
3. Verkehrsüberwachung, Vollzugsmaßnahmen
4. Kommunikation und Information, Öffentlichkeitsarbeit
5. Evaluation der Maßnahmen u.a. durch Auswertung des Unfallgeschehens

In diesen Maßnahmenbereichen arbeiten jeweils mehrere Akteure in verschiedenen Arbeitskreisen, in die auch externe Partner wie ADAC, ADFC und Verkehrswacht in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebunden sind.

Zur Verbesserung des Informationsaustausches zwischen den Akteuren und zur Koordinierung der Verkehrssicherheitsarbeit wird eine übergeordnete Projektgruppe unter der Leitung des SUBV eingerichtet, die mehrmals jährlich zusammenkommt.

Tabelle: Arbeitskreise

Arbeitskreis	Maßnahmenbereiche	Federführung und Beteiligte
Übergeordnete Projektgruppe zum Informationsaustausch	1-5	SUBV-50, SI, SKB, ADAC, ADFC, Verkehrswacht, ...
Umsetzung VEP- u.a. Infrastruktur-Maßnahmen	1, 4	SUBV-50 u. 51, ASV, ...
AG Rad	1, 4	SUBV-50, 51 u. 71, ASV, SI, Polizei, ADAC, ADFC
Verkehrsunfallkommission	1, 5	Polizei, SI, SUBV-50 u. 51, ASV
Initiative „aber sicher!“	2	SKB, Polizei, Verkehrswacht, ADAC, ADFC, Weserkurier, Unfallkasse, Sparkasse, „Schulexpress“
Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit	3, 5	SI (Polizei)
Optimierung der Verkehrsüberwachung	3	SI (Ordnungsamt)

Im Rahmen der Bearbeitung des Deputationsbeschlusses entwickeln die Arbeitskreise zielgruppenspezifische Maßnahmen, erarbeiten Umsetzungszeitpläne und ermitteln, welche zusätzlichen finanziellen und personellen Kapazitäten für die Umsetzung des entwickelten Maßnahmenkatalogs erforderlich sind. Nach der Fertigstellung des Integrierten Verkehrssicherheitskonzeptes sollen die Arbeitskreise erhalten bleiben, um die Verkehrssicherheitsarbeit zu verstetigen. Dabei ist zu prüfen, ob jährliche Sachstandsberichte zur Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen erstellt werden und ggfs. im Verkehrssicherheitslagebericht integriert werden können.

4.1. Maßnahmenbereich 1 „Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsingenieurwesen“

Im VEP haben mehrere Maßnahmen eine besondere Relevanz für die Verkehrssicherheit in der Stadtgemeinde Bremen:

C.11	Umgestaltung Brillkreuzung	Die Brillkreuzung (Am Brill/ Bürgermeister-Smidt-Straße/ Martinistraße) ist bislang für Fußgänger*innen eine deutliche Barriere und trennt das Faulenquartier vom Rest der Altstadt. Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass es sichere und direktere Wegebeziehungen für Fuß- und Radverkehr gibt. [...]
C.16	Mehr Querungsstellen für Fußgänger	Bremenweit wird die Querbarkeit von Straßen verbessert. Mit diesem Programm sollen bestehende Querungsstellen für Fußgänger*innen optimiert und weitere Querungsmöglichkeiten wie z.B. Zebrastreifen und Mittelinseln neu eingerichtet werden.
K.1	Mehr Tempo 30	Tempo 30 auf ausgewählten Hauptstraßen kann einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.
K.3	Aufwertung von Angsträumen	Einige Tunnel und Brücken werden von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen als Angsträume empfunden. Bremen versucht diese gezielt mit einem Umgestaltungsprogramm aufzuwerten, in dem zum Beispiel die Beleuchtung oder die Gestaltung verbessert wird.
K.4	Markierung von Haltelinien auf Radwegen	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Konfliktpunkte sind zum Beispiel Ampeln und Fußgängerüberwege. Um hier mehr Klarheit zu schaffen, werden die Furten nicht nur auf der Straße, sondern auch auf dem Radweg markiert und Haltelinien zeigen Radfahrenden an Ampeln, wo sie anhalten müssen.
K.6	Einmündungen standardisieren	Einmündungen bergen aufgrund von abbiegenden Autos ein Gefahrenpotenzial für Radfahrer/innen. Bremen versucht daher mit einem Programm solche Risikoorte zu entschärfen. Dies geschieht z. B. durch das Rotfärben der Radwegefurten, den Rückbau von abgesetzten Radwegefurten in Einmündungen oder durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.
K.7	Beleuchtung von Radwegen	Die Beleuchtung von Radwegen wird verbessert und auf Strecken ausgeweitet, die heute noch unbeleuchtet sind.

Die Unfallkommission aus Polizei, Innen- und Verkehrsbehörde sowie BSAG befasst sich mehrmals im Jahr intensiv mit den bekannten Unfallschwerpunkten im Bremer Straßennetz und erarbeitet Vorschläge zur Risikominderung. Umsetzungsbeispiele sind der Stern, die Brillkreuzung und die Fußgängerquerung in der Verlängerung der Schlachte. Die Verkehrsunfallkommission verfügt in Bremen keine eigenen Finanzmittel für umzusetzende Maßnahmen.

Das ASV baut entsprechend der VEP-Maßnahme C.16 kontinuierlich die Querungshilfen aus. Im Zusammenhang mit der aktuellen Umsetzung der StVO-Änderung wird die Einrichtung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen (siehe BdV v. 21.2.2019) stadtwweit geprüft und wo möglich eingeführt.

Wichtiger Faktor zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen sind gute Sichtbeziehungen. Daher werden im Zusammenhang baulicher Maßnahmen nicht signalisierte Kreuzungen mit „Gehwegnasen“ versehen, z.B. im Fahrradmodellquartier Alte Neustadt und bei der Einrichtung von Mobil.Punkten.

4.2. Maßnahmenbereich 2 „Verkehrs- und Mobilitätserziehung“

Bei der Verkehrs- und Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen hat die Senatorin für Kinder und Bildung die Federführung. Grundlage sind die „Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ der Kultusministerkonferenz (Beschluss vom 07.07.1972 i.d.F. vom 10.05.2012) sowie die Rahmenbildungspläne der verschiedenen Schulstufen. Die Thematik ist inhaltlich bei der Grundschulreferentin verortet. Durch die Verankerung der Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Rahmenbildungsplänen der Schulformen wird die Umsetzung geregelt. An den Schulen sorgen die Verkehrsbeauftragten für die organisatorische Umsetzung, z.B. der Fahrradausbildung.

In den Grundschulen gibt es bestimmte Themenauslöser zur Verkehrssicherheit:

1.) Schulwegsicherheit zu Fuß:

Gemeinsam mit den Eltern wird für die Erstklässler in den ersten Wochen nach der Einschulung intensiver mit Verkehrswacht, Polizei, ADAC, ADFC und anderen auf die Sicherheit der Schulwege hingewiesen, z.B. durch Banner, die auf die Schulanfänger*innen hinweisen und in der Nähe der Grundschulen aufgehängt werden. Im Rahmen des „Schulexpress“ wurden Sammelpunkte für Grundschüler*innen beschildert, von denen der Schulweg gemeinsam (auch mit Eltern) gemeistert wird. Außerdem werden im 1. Schuljahr mit den Kontaktpolizisten der örtlichen Polizeidienststellen die Schulwege der Kinder gemeinsam gelaufen und an neuralgischen Punkten Haltepunkte durch die „gelben Füße“ markiert. Die Verkehrswacht und der ADAC stellen Roller zum Üben der motorischen Grundfertigkeiten zur Verfügung, hierbei werden auch einfache Verkehrsregeln vermittelt. In Kooperation mit dem ADAC wird seit 2018 ein umfangreiches Übungspaket zur Schulung der Koordinationsfähigkeit mit dem Roller, verknüpft mit einer Fortbildung für die Lehrkräfte, bereitgestellt.

2.) Schulwegsicherheit mit dem Rad:

In den Klassen 3 oder 4 wird im Zusammenhang mit der Radfahrausbildung erneut sicheres Verhalten im Verkehr und insbesondere das Fahrradfahren vermittelt, nach Möglichkeit geübt und geprüft. Auch hier sind die o.g. Akteure und die Lehrerinnen und Lehrer der Grundschulen tätig. Auch die BSAG lädt in dieser Altersgruppe auf Anfrage der Schulen Schüler*innen zur „Busschule“ ein. An vielen Schulen wird die Aktion „Toter Winkel“ durchgeführt, um auf Gefahren durch Busse und LKW für Fußgänger und Radfahrer hinzuweisen.

3.) Das „Elterntaxi“:

Ein Dauerthema an den Grundschulen, wenngleich es auch hier größere Unterschiede zwischen den Standorten gibt. Generell wird immer versucht, den Eltern die Gefährdungslagen vor den Schulen bewusst zu machen und darauf hinzuwirken, dass die Schüler*innen möglichst selbständig und zu Fuß kommen sollen.

Das Thema „Elterntaxi“ wird auch in Maßnahme K.2 des VEP aufgegriffen. Die Zuständigkeit für temporäre Straßensperrungen liegt beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

K.2	Straßensperrung an Schulstandorten	Wenn zu viele Eltern einer Schule ihre Kinder morgens mit dem Auto bringen, sorgt dies vielfach für sehr unübersichtliche Situationen, die oft auch gefährlich sind. Viele Schulen liegen zudem in den Wohngebieten, wo das Straßennetz nicht für eine solche Verkehrsbelastung gebaut wurde. In solchen Fällen ist zu prüfen, ob nicht die Zufahrt zur Schule morgens und mittags für den Autoverkehr gesperrt werden sollte um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist schlussendlich sicherer für alle, wenn Kinder zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn zur Schule gebracht werden und nur wenn es wirklich unbedingt notwendig ist, mit dem Auto.
-----	------------------------------------	---

In den weiterführenden Schulen soll insbesondere das Risikobewusstsein bei der Verkehrsteilnahme gefördert werden. Viele Bremer Schulen sind in diesem Zusammenhang aktiv. Allerdings gibt es in der Praxis Unterschiede abhängig von Faktoren wie z.B. der Schulweglänge oder dem Umstand, dass an einigen Schulen die Jugendlichen zu Sport- und Schwimmhallen mit dem Rad fahren. Diese Faktoren wirken unmittelbar auf die Intensität, mit der die Verkehrserziehung in den Schulen thematisiert wird.

Auch die Mobilitätsgewohnheiten der Familien unterscheiden sich in den Bremer Stadtteilen signifikant in Abhängigkeit verschiedener soziodemografischer Daten. So ist z.B. das Fahrradfahren von unterschiedlicher Relevanz. In der Konsequenz verfügen manche Kinder weder über ein Fahrrad noch über einen im Alltag geübten, souveränen Umgang mit dem Fahrrad, sodass diese Kinder und Jugendlichen zu sehr unsicheren Verkehrsteilnehmer*innen werden, sobald sie auf das Rad steigen.

Derzeit geht die Polizei davon aus, dass die Ausbildung in den Schulen wie bisher weiterhin stattfinden kann.

Seit 2015 besteht das Netzwerk „aber sicher!“ an dem neben dem Senatsressort Kinder und Bildung gesellschaftliche Akteure wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC), die Landesverkehrswacht, die Unfallkasse, der „Schulexpress“, der Weserkurier und die Sparkasse beteiligt sind.

Aktuell plant diese Gruppe das Symposium „Mobile Zukunft - Verkehrsausbildung an Schulen“ am 20. Mai 2019 im Weserstadion. Thematisiert werden soll auf diesem Symposium u.a. die Frage, inwieweit sich die Mobilität der Kinder und Jugendlichen, insbesondere als Verkehrsteilnehmer*innen mit dem Fahrrad, verändert hat und wie darauf zu reagieren ist.

4.3. Maßnahmenbereich 3: „Verkehrsüberwachung, Vollzugsmaßnahmen“

Die Federführung haben hier der Senator für Inneres und die Polizei. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen stand für das Jahr 2018 unter dem Motto „Keiner kommt um, alle kommen an!“. Ziel der Polizei war dabei eine Reduzierung der Unfälle mit schwerwiegenden Folgen. In diesem Sinne wurden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Ablenkung/Abstand
- Aggressionsdelikte
- Geschwindigkeit
- Drogen im Straßenverkehr (Kontrolldruck hochhalten)

Unter Federführung des Senators für Inneres besteht zudem die Arbeitsgruppe „Optimierung der Verkehrsüberwachung“. Themenschwerpunkt ist die Optimierung der Technischen Verkehrsüberwachung in Bremen, um z.B. das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren. Weitere Themen sind die Rotlichtüberwachung, Geschwindigkeitsüberwachung, Abstandsmessungen sowie die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Vor dem Hintergrund der Steigerung der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache Abstand hat das Land Bremen am ersten bundesweiten Aktionstag für mehr Verkehrssicherheit „sicher. mobil. leben“ am 20.09.2018 das Thema Ablenkung in den Fokus gestellt.

Bremen ist aktuell Modellstadt für eine seit März 2019 laufende Vorstudie zum Projekt Prädiktive Analytik zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr – Projektname „PreASiSt“. Ziel des Projektes ist die Untersuchung der Übertragbarkeit von Annahmen und Methoden des Predictive Policing (Vorhersagende Polizeiarbeit durch Big-Data-Analyse) auf den Bereich der Straßenverkehrssicherheit. Verbundkoordinator ist die Deutsche Hochschule der Polizei.

Die Verkehrsüberwachung hat sich für die Zukunft personell und technisch der jeweils aktuellen Verkehrssicherheitslage anzupassen, um auf aktuelle Trends reagieren zu können. Beispielsweise stehen die Ermittlungsbehörden vor der neuen Herausforderung, Unfälle mit teil- oder hochautomatisierten Kraftfahrzeugen zu bearbeiten.

4.4. Maßnahmenbereich 4 „Kommunikation und Information, Öffentlichkeitsarbeit“

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält zwei Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit:

K.5	Programm zur Sensibilisierung der Radfahrer für die Belange von Fußgängern	Die Belange von Fußgängern werden leider manchmal von Radfahrern ignoriert. Mit einer Informationskampagne, sowie durch bessere Beschilderung und Markierungen sollen Radfahrer daher auf die Belange der Fußgänger hingewiesen und zu mehr Rücksichtnahme angehalten werden.
L.5	Öffentlichkeitsarbeit für mehr Verkehrssicherheit	Es sollen regelmäßig Öffentlichkeitskampagnen für mehr Verkehrssicherheit durchgeführt werden.

Eine Aufklärung bezüglich der Verkehrsregeln erfolgt in Bremen bisher durch verschiedene Akteure und Arbeitskreise. In den vergangenen Jahren wurden diverse Informationsschriften zum sicheren Radfahren und zum fairen Miteinander im Verkehr verteilt (u.a. durch Polizei, Verkehrswacht, ADAC, ADFC).

Bei geänderten Radverkehrsführungen sollen neben Schildern konsequent auch Piktogramme die regelgerechte Nutzung veranschaulichen.

4.5. Maßnahmenbereich 5 „Evaluation der Maßnahmen“

Im VEP ist ein Evaluationskonzept enthalten, das helfen soll, den Erreichungsgrad der Ziele messen und überprüfen zu können. Dafür werden geeignete Messgrößen (Indikatoren) definiert. Für die Globalevaluation der Maßnahmenfeldes K Verkehrssicherheit sind dies Unfallstatistiken, Geschwindigkeitsüberwachung (Zahl der Verstöße differenziert nach Pkw, Lkw, Bus) sowie anlassbezogen Verhaltensbeobachtung.

Die Polizei veröffentlicht die Unfallstatistik jährlich im Verkehrssicherheitslagebericht für die Stadtgemeinde Bremen. Darin werden auch einzelne Unfallschwerpunkte und der Umgang mit statistischen Unfallschwerpunkten dargestellt. Der Verkehrssicherheitslagebericht wird somit auch die Grundlage für die zukünftige Evaluation sowie für das Setzen von Handlungsschwerpunkten der Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen dienen.

5. Ausblick

Zur Koordinierung der zukünftigen, integrierten Verkehrssicherheitsarbeit wird eine übergeordnete Projektgruppe eingerichtet. Ziel ist es, Themenschwerpunkte festzulegen und gemeinsam anzugehen.

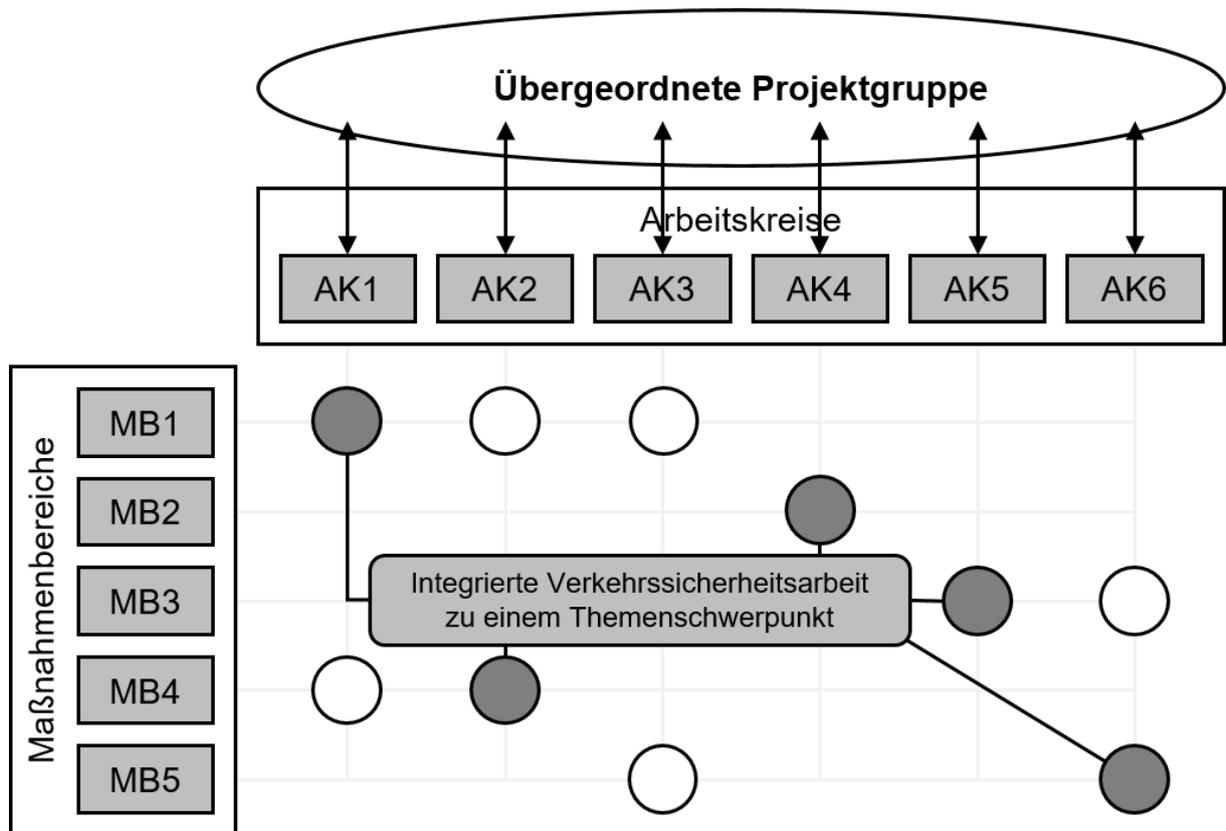
Aus der Analyse ergeben sich hierfür als mögliche Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit:

- Kinder
- Migrant*innen aus weniger radaffinen Kulturen
- Ablenkung

Im weiteren Verfahren werden darüber hinaus in den einzelnen Arbeitskreisen zielgruppenspezifische Maßnahmen entwickelt, Umsetzungszeitpläne erarbeitet und ermittelt, welche konkreten finanziellen und personellen Kapazitäten für die Umsetzung des entwickelten Maßnahmenkatalogs erforderlich sind.

Bremen beschäftigt im Vergleich zur Ausstattung anderer Städte weniger Personal in den Bereichen Parkraumüberwachung, Verkehrskontrollen, Kontaktpolizei, Bildung, Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheitssituation durch einen Ausbau der künftigen Verkehrssicherheitsarbeit erfordert zusätzliche Personal- und Sachmittel im Land Bremen.

Abbildung: Veranschaulichung der zukünftigen, integrierten Verkehrssicherheitsarbeit in Bremen



Die Vorlage des Integrierten Verkehrssicherheitskonzepts ist bis Ende des Jahres 2019 vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.