



# STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT DER POLIZEI BERLIN

## Meilenstein 3: Vision und strategische Ausrichtung

### Kernteam

PD TSCHISCH	PPr St II 4
POR HEINRICH	PPr St II 41
POR FÜRSTNER-BOLDUAN	DIR E BVkD i.A. St
PR GRÜNKE	DIR 6 St FüU
PHK DRESCHER	PPr St II 4111
PHK REICHERT	DIR 2 St 14

---

# Inhalt

STRATEGISCHE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT DER POLIZEI BERLIN - <b>MANAGEMENT-SUMMARY</b> -	3
I. VISION.....	3
II. STRATEGISCHE AUSRICHTUNG .....	3
A) AUFTRAG.....	3
B) STRATEGISCHE LEITLINIEN.....	4
C) WIRKUNGSZIELE .....	6
<b>1. VISION ZUR BEHÖRDENSTRATEGIE „VERKEHR“</b> .....	<b>8</b>
<b>2. BEHÖRDENSTRATEGIE „VERKEHR“</b> .....	<b>10</b>
<b>2.1 AUFTRAG</b> .....	<b>10</b>
2.1.1 Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verunglückten .....	10
2.1.2 Befolgung von Normen.....	12
2.1.3 Leichtigkeit des Verkehrs .....	12
<b>2.2 STRATEGISCHE LEITLINIEN</b> .....	<b>12</b>
2.2.1 Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Kernaufgabe polizeilichen Handelns .....	12
2.2.2 Lagebildorientierung .....	13
2.2.3 Verbundstrategie der Verkehrssicherheit.....	14
2.2.4 Berücksichtigung des integrative Ansatzes in der Verkehrssicherheitsarbeit.....	14
2.2.5 Ausrichtung an Wirksamkeitskriterien und verkehrspsychologischen Grundlagen .....	15
2.2.6 Verkehrssicherheitsarbeit als Führungsaufgabe .....	16
2.2.7 Verkehrsunfallaufnahme und Qualitätssicherung .....	17
<b>2.3 WIRKUNGSZIELE</b> .....	<b>18</b>
2.3.1 Ausrichtung der Verkehrsüberwachung an den Hauptunfallursachen .....	18
2.3.2 Personenanzeigen steigern.....	18
2.3.3 Verkehrsunfallprävention nach Risikogruppen und HUU.....	19
2.3.4 Proaktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit .....	19
<b>2.4 KONZEPTIONEN</b> .....	<b>21</b>

Um Irritationen oder Unmut über nicht erwähnte Personen oder Anreden auszuschließen, weisen wir darauf hin, dass für den gesamten Bericht auch die weibliche Form gilt und lediglich aus Gründen der Verständlichkeit auf einen Verweis auf die weibliche und männliche Form verzichtet wurde.

---

# Strategische Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Berlin

## - Management-Summary -

### I. Vision

Das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit hat Verfassungsrang. Deshalb ist dieses Recht auch in der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu manifestieren. Die vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat eingeführte „**Vision Zero**“ bezeichnet das Ziel, unsere Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten daraus hervorgehen. „Das Leben ist nicht verhandelbar“ lautet die Maxime – Kompromiss ausgeschlossen!

Das Verkehrssystem als Ganzes muss daher so gestaltet werden, dass Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer führen.

In den Verkehrssicherheitsprogrammen sind als Zwischenschritt der Umsetzung konkrete Zielvorstellungen zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2020 formuliert. Mit dem Berliner Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ wird angestrebt, die Zahl der Toten und Schwerverletzten bis 2020 um bis zu 30 % gegenüber dem Bezugsjahr 2011 zu reduzieren.

Daneben sind zur Steigerung von Effizienz und Wirksamkeit die Chancen fortschreitender technischer Entwicklungen sinnvoll neben oder in Kombination mit der klassischen Personenkontrolle zu nutzen.

### II. Strategische Ausrichtung

#### a) *Auftrag*

##### Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Die durch einen Verkehrsunfall verursachten Auswirkungen beim Verlust eines Menschen oder durch eine langfristig oder gar dauerhaft beschädigte Gesundheit sind gravierend. Jeder neunte Verkehrsunfall hat zur Folge, dass Menschen dabei körperlich zu Schaden kommen. Die Polizei Berlin konzentriert sich daher auf die Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

##### Befolgung von Normen

Die Bereitschaft zur und die Konzentration auf die Befolgung der Straßenverkehrsregeln sind die Grundlagen für die Vermeidung von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Durch einen hohen Kontrolldruck, die konsequente Ahndung festgestellter Regelübertretungen und

---

in der Kombination von Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention kann die Normenbefolgung erhöht werden.

### Leichtigkeit des Verkehrs

Als Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung hat die Leichtigkeit des Verkehrs nach wie vor seine Bedeutung. Im Rahmen aller Verkehrsregeln führt aber die Leichtigkeit nicht nur zu mehr Sicherheit, sondern stützt ökologische und soziale Anforderungen in der Gemeinschaft. Polizeiliche Handlungsfelder ergeben sich in der spontanen und geplanten Verkehrslenkung und -regelung.

## **b) Strategische Leitlinien**

### Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Kernaufgabe polizeilichen Handelns

Als integraler Bestandteil der inneren Sicherheit zählt die Verkehrssicherheit zu den elementaren Aufgaben der Polizei und zählt zur spezialisierten Gefahrenabwehr. Das Gefahrenabwehrrecht unterscheidet bei den Schutzgütern nicht nach Deliktsfeldern, sondern zielt im Kern unmittelbar auf den Schutz des Lebens und der Gesundheit.

### Lagebildorientierung

Belastbare Lagebilder sind die Basis für erfolgreiches polizeiliches Handeln. Dieser Grundsatz gilt uneingeschränkt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit. Die polizeilichen Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung müssen sich grundsätzlich am Lagebild orientieren und haben sich auf die Analyse, Bewertung und Verknüpfung der Lagefelder und ihrer Wechselwirkung zu stützen. Dabei bildet die aktuelle und langfristige Analyse von Verkehrsunfällen die wesentliche Grundlage für die zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit.

### Verbundstrategie der Verkehrssicherheit

Die größte Wirkung für die Verkehrssicherheit wird aus der Verzahnung von Verkehrsüberwachung und Prävention erzielt, wobei auch die Bedingungen des Verkehrsraumes mitentscheidend für die darin verursachten Verkehrsunfälle sind. Daher bildet die bewährte Verbundstrategie mit Enforcement, Engineering und Education (E-E-E) die Struktur der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Dazu kommt als vierter Baustein die Medien- und Pressearbeit („Public Relation“), die sich zunehmend als Handlungsfeld der Polizei gerade auch in der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt hat.

---

### Berücksichtigung des integrativen Ansatzes in der Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrskontrollen bieten umfangreiche Möglichkeiten, auch Anhaltspunkte für kriminelles Verhalten zu gewinnen und Straftaten aufzudecken. Auch in der polizeilichen Präventionsarbeit und in der Verkehrsraumgestaltung bieten sich ebenso Möglichkeiten, sowohl kriminal- als auch verkehrsunfallpräventiv zu wirken. Jeder Verkehrsraum ist zugleich auch immer ein kriminalgeografischer Raum, den es aus beiderlei Aspekten zu betrachten gilt. Daher ist auch in der Verkehrssicherheitsarbeit der integrative Ansatz verstärkt zu berücksichtigen.

### Ausrichtung an Wirksamkeitskriterien und verkehrspsychologischen Grundlagen

Wissenschaftlich betrachtet beruht die Wirkung polizeilicher Überwachungsmaßnahmen im Straßenverkehr überwiegend auf dem Prinzip der Abschreckung. Es stützt sich darauf, dass ein bestimmtes regelwidriges Verkehrsverhalten durch das Risiko einer Sanktionierung unterlassen wird. Je größer die Wahrscheinlichkeit der Entdeckung und je schneller und unmittelbarer die Sanktionierung erfolgt, desto größer ist der Abschreckungseffekt und die Regelbefolgung steigt. Eine spürbare Erhöhung des Kontrolldrucks, eine konsequente Ahndung festgestellter Regelübertretungen und die Kombination mit Präventionsmaßnahmen stellen zusammen daher die optimalen und nachhaltigsten Wirkungsoptionen dar.

### Verkehrssicherheitsarbeit als Führungsaufgabe

Führungskräfte jeder Ebene haben die Aufgabe, das notwendige Verständnis für die Verkehrssicherheitsarbeit zu verstärken. Die nachgeordneten Dienstkräfte müssen vom hohen Stellenwert dieser Aufgabe überzeugt werden. Jede Führungskraft ist Ideengeber und präsentestes Vorbild bei der Verkehrsunfallbekämpfung - Verkehrssicherheitsarbeit ist daher „Chefsache“.

### Verkehrsunfallaufnahme und Qualitätssicherung

Grundlage aller strategischen und operativen Entscheidungen und Maßnahmen ist eine valide statistische Zahlenbasis des Verkehrsunfalllagebildes. Diese ist allein durch eine qualitativ hochwertige Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizeiabschnitte und bei den Verkehrsermittlungsdiensten zu gewährleisten. Die aus Verkehrsunfällen gewonnenen Daten fließen in die polizeilichen Lagebilder ein. Es ist daher von grundlegender Bedeutung, dass auch die statistischen Daten bei der Unfallaufnahme valide erhoben werden und eine Qualitätskontrolle der Vorgänge durch qualifiziertes Personal erfolgt.

---

## **c) Wirkungsziele**

### Ausrichtung der Verkehrsüberwachung an Hauptunfallursachen

Bei den Hauptunfallursachen der Verkehrsunfälle mit Personenschaden steht in den zurückliegenden Jahren jeweils an erster Stelle das fehlerhafte Abbiegen, gefolgt von Vorfahrtsverstößen, falschem Verhalten von Fußgängern, Geschwindigkeits- und Alkoholdelikten. Nicht immer stand die Verkehrsüberwachung im Einklang mit der Analyse der Hauptunfallursachen und wurde über viele Jahre häufig nur an Risikogruppen ausgerichtet, berücksichtigte aber die Gruppe der Erwachsenen mit dem größten Anteil am Unfallgeschehen nicht unmittelbar und zielgerichtet.

Um Unfälle mit Personenschaden zu reduzieren und möglichst alle Risiko- und Zielgruppen zu erreichen, richtet sich zukünftig die Verkehrsüberwachung zunehmend an den Hauptunfallursachen aus.

### Personenanzeigen steigern

Eine spezialpräventive Wirkung für eine Verhaltensänderung wird mit der unmittelbaren Reaktion und Konfrontation bei wahrgenommenen Verstößen verstärkt. Bei der Sanktionierung ist deshalb durch direkte Kommunikation mit den Betroffenen das Instrument der Personenanzeige stärker zu nutzen und gegenüber der Kennzeichenanzeige der Vorrang einzuräumen.

### Verkehrsunfallprävention nach Risikogruppen und Hauptunfallursachen

Verkehrsunfallprävention orientiert sich schwerpunktartig an den Risikogruppen mit dem Fokus auf Kinder und Jugendliche und an den Hauptunfallursachen. Die Risikogruppen der Kinder und Jugendlichen werden durch die Polizei zielgenau, flächendeckend und mit einem hohen Durchdringungsgrad erreicht. Aus Gründen der Nachhaltigkeit ist eine Fokussierung auf diese Gruppe beizubehalten sowie daneben die Ausrichtung an den Hauptunfallursachen anzustreben; das schließt lagebildorientierte individuelle Schwerpunktsetzungen für andere Ziel- oder Risikogruppen nicht aus.

### Proaktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrssicherheitsthemen werden in den öffentlichen Medien im großen Umfang nachgefragt, da sie die Nutzer auch häufig emotional berühren. Für die Polizei Berlin kommt es vor allem darauf an, nicht nur auf das Medienecho zu reagieren, sondern inhaltlich selbst an der Berichterstattung proaktiv mitzuwirken. Insbesondere stadtweite Schwerpunkteinsätze sind

---

aktiv zu kommunizieren, um das jeweilige Thema der Kontrollaktion über die vom eigentlichen Betroffenen hinaus einem möglichst großen Bevölkerungsanteil vor Augen zu führen. Darüber hinaus ist auch die tägliche polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in den Medien und bei Veranstaltungen zu kommunizieren. Von essentieller Bedeutung ist auch die Information für die behördeneigenen Angehörigen. Kenntnis, Verständnis und Akzeptanz sind Grundvoraussetzung für die Umsetzung der Verkehrssicherheitskonzepte in den Dienststellen.

---

## 1. Vision zur Behördenstrategie „Verkehr“

Eine Vision in der Verkehrssicherheitsarbeit sollte von einem sicherheitsphilosophischen Idealbild geprägt sein, das sich daran orientiert, dass im System „Verkehr“ der **Mensch im Mittelpunkt** steht und Fehler macht. Diese Fehler sollen aber nicht zu gesundheitlichen Schädigungen führen. Die **Verantwortung** dafür tragen sowohl die Verkehrsteilnehmer, indem sie bei ihrem individuellen Verhalten die Regeln und Gesetze einhalten, als auch die Systemgestalter, denen die Aufgabe der Sicherheit für das Gesamtsystem zufällt. Das Recht auf Leben und auf körperliche Unversehrtheit hat **Verfassungsrang**. Von daher ist dieses auch in der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu herauszustellen.

Die bereits seit 2007 in Deutschland durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) als verkehrspolitische Handlungsmaxime eingeführte „Vision Zero“ beinhaltet genau diese **Grundwerte**. Sie bezeichnet das Ziel, unsere Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten daraus hervorgehen. „Das Leben ist nicht verhandelbar“ lautet die Maxime – Kompromiss ausgeschlossen!

Das gesamte Verkehrssystem muss daher so gestaltet werden, dass Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer führen. 1997 avancierte die „Vision Zero“ zur gesetzlichen Grundlage in der Verkehrspolitik in Schweden. Inzwischen ist sie **Leitlinie** und **Prinzip** in nahezu allen Verkehrssicherheitsprogrammen und soll als Grundprinzip und zugleich als Fernziel den Weg der Verkehrssicherheitsarbeit in der Europäischen Union, in der Bundesrepublik Deutschland und auch im Land Berlin weisen.

Voraussetzung für diesen Weg ist eine **Analyse des Unfallgeschehens** (Meilenstein 1) unter Berücksichtigung des Gefährdungspotenzials und der Zahl der Verletzten und der Getöteten.

In den **Verkehrssicherheitsprogrammen** sind als Zwischenschritt der Umsetzung konkrete Zielvorstellungen zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten bis 2020 formuliert. Mit dem Berliner Verkehrssicherheitsprogramm „Berlin Sicher Mobil“ wird angestrebt, die Zahl der Toten und Schwerverletzten bis 2020 um bis zu 30 % gegenüber dem Bezugsjahr 2011 zu reduzieren. Der Weg zur Realisierung ist lang und überragt als anzustrebendes Ziel in ferner Zukunft zeitlich bei weitem die Umsetzung der strategischen Ziele. **Sicherheit** muss dabei als zentrale Zielsetzung auf allen Handlungsebenen und von allen Akteuren verstanden werden. Als grundsätzliche polizeiliche Handlungsmaxime hat zu gelten: „Keiner kommt um, alle kommen an.“ (Leitspruch zur „Vision Zero“)

---

Daneben sind zur Steigerung von Effizienz und Wirksamkeit die Chancen fortschreitender technischer Entwicklungen sinnvoll neben oder in Kombination mit der klassischen Personkontrolle zu nutzen.

---

## 2. Behördenstrategie „Verkehr“

Die Inhalte und Aussagen der polizeilichen Behördenstrategie „Verkehr“ orientieren sich an der vorangestellten, langfristigen Vision zur Strategie. Sie sind die Folgerung aus der rückschauenden Ist-Analyse (Meilenstein 1) sowie der perspektivischen Zukunftsbetrachtung von Verkehrsphänomenen und deren Auswirkung auf polizeiliches Handeln (Meilenstein 2) und gliedern sich in

- ✓ Auftrag.
- ✓ strategische Leitlinien und
- ✓ Wirkungsziele.

Sie besitzen die erforderliche **Abstraktion** und **Flexibilität**, sodass auch die im Meilenstein 2 beschriebenen Zukunftsauswirkungen - selbst bei veränderten Entwicklungen - stets von den Kernaussagen umfasst bleiben und die Strategie nicht angepasst werden muss. Weiterhin ist die Strategie grundsätzlich **ressourcenunabhängig** gestaltet, d.h. wieviel Ressourcen eingesetzt werden, ändert nichts an den strategischen Inhalten.

### 2.1 Auftrag

#### 2.1.1 Reduzierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Auch wenn die durch Verkehrsunfälle entstandenen Sachschäden ärgerlich und volkswirtschaftlich nicht unbeachtlich sind, liegt der Schwerpunkt aller Verkehrssicherheitsarbeit bei der Reduzierung von Verkehrsunfällen mit **Verletzten und Toten**. Diese Unfälle beinhalten die schlimmsten und nachhaltigsten Folgen, weshalb sie prioritär zu betrachten sind. Dieser Fokus ergibt sich zwangsläufig aus unserem Wertesystem, bestimmt sich aus der Grundlage der dieser Strategie zugrundeliegenden Vision und wurde bereits in der Analyse berücksichtigt.

Unfallkosten durch Personenschäden lassen sich zwar auch mathematisch darstellen, beschreiben allerdings nur die fiskalischen Auswirkungen, nicht aber die sozial-emotionalen Schäden durch den Verlust eines Menschen oder eine langfristig oder gar dauerhaft beschädigte Gesundheit, was mit keiner mathematischen Formel erfassbar sein wird.

Der Mensch ist fehlbar. Auch im Straßenverkehr lassen sich **Fehler** nicht vermeiden. Nahezu alle Verkehrsunfälle resultieren aus individuellen (Fehl-)Verhaltensweisen und Regelverstößen, auf die zum Großteil mit verschiedenen Maßnahmen Einfluss genommen werden kann.

---

Etwa 3/4 aller Verkehrsunfälle im Jahr 2015 waren präventionsrelevant. Sie hätten sich durch zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit mittels Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention im Idealfall vermeiden lassen.

Der hier verfolgte Ansatz geht daher von der Tatsache aus, dass ein bestimmtes **Fehlverhalten** stattfindet, das nicht immer sofort und unmittelbar zum Unfall führen muss. Das Risiko eines Unfalls steigt bei ungünstiger Gemengelage, wenn ein häufiges, gefestigtes Fehlverhalten zur Routine wird und andere Beteiligte dieses nicht ausgleichen können. Dann ist die Wahrscheinlichkeit für einen Unfall groß, der zu Sach- und Personenschäden führt. Bestimmtes Fehlverhalten als Unfallursache führt nicht nur von der reinen Menge, sondern auch von seiner Qualität leichter zu Personenschäden. Deshalb ist die Herangehensweise über die **Analyse der Personenschadensunfälle** so entscheidend. Die gezielte Herangehensweise gegen spezifische Delikte führt zwangsläufig dazu, dass sich auch die Gesamtanzahl aller Unfälle- auch die anderer Ursachen - reduziert.

Umgekehrt nehmen statistisch mit steigenden Verkehrsunfallzahlen insgesamt wiederum auch die Anzahl der Verunglückten zu. Ob ein Mensch im Straßenverkehr gesundheitlich geschädigt wird, hängt von vielfältigen Faktoren ab, die im konkreten Einzelfall nur selten vorhersehbar sind. Die Übergänge zwischen kritischen Situationen, einem Verkehrsunfall mit reinem Sachschaden und Verkehrsunfällen mit Personenschäden sind genauso fließend wie die Graduierungen der Verletzungen. Deshalb dürfen die vermeintlich geringeren Verkehrsunfälle nicht unbeachtet bleiben, sondern sind genauso wie schwerere Unfälle nach ihrer Ursache zu analysieren. Auch bei ausbleibenden schweren Schäden bilden sie die Basis und sind bei gleicher Ursache zugleich Indikator und Frühwarnsystem für Unfälle mit Personenschäden.

Dieser Ansatz entspricht der vorangestellten Vision und deckt sich mit den politischen Zielen und Rahmenaufträgen der EU, des Bundes und des Landes Berlin. In allen Verkehrssicherheitsprogrammen sind die Ziele formuliert, bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten deutlich zu reduzieren (in Berlin um 30%) gegenüber dem Bezugswert von 2011.

---

### **2.1.2 Befolgung von Normen**

Die Bereitschaft zur und die Konzentration auf Befolgung von Straßenverkehrsregeln sind die Grundlagen für die Vermeidung von Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern. Das zahlreich festgestellte und geahndete Fehlverhalten, wie es im Bereich der Interventionslage im Meilenstein 1 aufgeführt wird, zeigt einen diesbezüglichen Mangel. Die Erhöhung regelkonformen Verhaltens und im Weiteren der Normakzeptanz sind daher ein wesentlicher strategischer Ansatz.

Die Möglichkeiten positiven, polizeilichen Einwirkens im Sinne des regelgerechten Verhaltens im Straßenverkehr liegen hauptsächlich in den Handlungsfeldern der Verkehrsunfallprävention und der Verkehrsüberwachung.

### **2.1.3 Leichtigkeit des Verkehrs**

Der hohe Anspruch einer mobilen Gesellschaft umspannt neben der Sicherheit als essenzielles Ziel stets auch das gefahrenabwehrrechtliche Schutzgut der „Leichtigkeit des Straßenverkehrs“. Dazu gehören sämtliche Verkehrsabläufe aller Verkehrsteilnehmer, sich im Verkehr ohne Behinderungen oder Einschränkungen flüssig bewegen zu können. Als Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung hat dieses Kriterium nach wie vor seine Bedeutung. Im Rahmen aller Verkehrsregeln führt aber die Leichtigkeit nicht nur zu mehr Sicherheit, sondern stützt ökologische und soziale Anforderungen in der Gemeinschaft. Polizeiliche Handlungsfelder ergeben sich in spontanen und geplanten Eingriffen durch Verkehrslenkungs- und -regelungsmaßnahmen.

## **2.2 Strategische Leitlinien**

### **2.2.1 Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Kernaufgabe polizeilichen Handelns**

Verkehrssicherheitsarbeit ist eine von mehreren fachlichen Aufgaben der Polizei Berlin und vom Wesen her spezialisierte Gefahrenabwehr. Das Gefahrenabwehrrecht unterscheidet für die Abwehr der Gefahren für die Schutzgüter der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nicht zwischen den Deliktsfeldern der Kriminalität oder denen des Straßenverkehrs. Als integraler

---

Bestandteil der inneren Sicherheit zählt die Verkehrssicherheit insofern zu den elementaren polizeilichen Kernaufgaben.

Neben der rationalen Erkenntnis und Anerkennung der Verkehrssicherheit als Kernaufgabe der Polizei geht es gleichermaßen um die (Weiter-)Entwicklung eines Selbstverständnisses bei jeder Polizeidienstkraft im Sinne einer Überzeugung und emotionalen Bindung für das Thema der Verkehrssicherheit. Der Ehrgeiz, die Entschlossenheit und der persönliche Einsatz, wie sie häufig bei der Verfolgung von Straftaten insbesondere bei Festnahmesituationen zu beobachten sind, kann und darf dem Engagement bei der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit häufig schlimmen gesundheitlichen Folgen nicht zurückstehen. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Menschen ist mit den Todesermittlungsverfahren in Gewaltdelikten vergleichbar – die Anzahl der vorsätzlichen vollendeten Tötungsdelikte liegt sogar unter denen der im Straßenverkehr jährlich tödlich Verunglückten in Berlin.

### **2.2.2 Lagebildorientierung**

Belastbare Lagebilder sind die Basis und die essenzielle Grundvoraussetzung für zielgerichtetes polizeiliches Handeln. Dieser Grundsatz gilt uneingeschränkt auch für die Verkehrssicherheitsarbeit und beinhaltet den zentralen Ansatz der strategischen Betrachtung.

Im Verkehrsgeschehen steht die aktuelle Lagebeurteilung unter Berücksichtigung der langfristigen Analyse von Verkehrsunfällen mit ihren Hauptunfallursachen, Verkehrsbeteiligungen, örtlichen und zeitlichen Häufungen und Entstehungsbedingungen im Vordergrund. Um sowohl einen genauen Überblick über die Verkehrslage zu erhalten als auch die Unfallursachen zu identifizieren, Entwicklungen zu erkennen und nach Qualität und Quantität zu clustern, bedarf es eines Lagebildes bis in die lokalen Bereiche hinein. Fakten auf einer validen Zahlenbasis verdrängen Mutmaßungen und „Bauchgefühl“. Davon partizipieren alle Verantwortlichen innerhalb und außerhalb der Polizei, von der operativen bis zur strategischen Ebene.

Darüber hinaus gehört zur Beurteilung der Lage auch die Bewertung der polizeilichen Intervention hinsichtlich der Wirkung von Maßnahmen der Verkehrsüberwachung und der Wirkung auf und die Erreichbarkeit von Risikogruppen in der Verkehrsunfallprävention. Nicht mehr wegzudenken ist zudem das Lagefeld „Öffentlichkeit und Medien“, das zunehmend

---

nicht nur polizeiliches Handeln beeinflusst, sondern gerade auch in der Verkehrssicherheitsarbeit zur positiven Verstärkung der Arbeit führen kann und deshalb auch intensiv zu nutzen ist. Die Möglichkeiten, mit den Massenmedien breite Teile der Bevölkerung anzusprechen und positiv zu beeinflussen, sind groß. Alle polizeilichen Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung müssen also zwingend ihre Grundlage in einer sachgerechten Analyse, Bewertung und Verknüpfung der einzelnen, nicht abschließend definierten Lagefelder und ihrer Wechselwirkung finden.

### **2.2.3 Verbundstrategie der Verkehrssicherheit**

Die Polizei Berlin trifft Maßnahmen in den Handlungsfeldern Verkehrsüberwachung, Verkehrsunfallprävention sowie Verkehrsregelung und -lenkung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, Ermächtigungen und Möglichkeiten, um Personenschäden zu minimieren. Zu der im Rahmen der Verbundstrategie „Enforcement – Education – Engineering“ („E-E-E“) etablierten Handlungsgrundlage kommt als vierter Baustein die Medien- und Pressearbeit („Public Relation“) hinzu, die sich zunehmend als Handlungsfeld der Polizei gerade auch in der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt hat.

Die größte polizeiliche Wirkung wird aus der Verzahnung und Kombination von Verkehrsüberwachung und Prävention erzielt, wobei jedes Gespräch zwischen Dienstkräften und Verkehrsteilnehmenden stets eine präventive und auf regelkonformes Verhalten abzielende Wirkung entfalten sollte. Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Hauptaufgabe der Schutzpolizei. Die Polizeiabschnitte tragen durch die Dienstgruppen mit den vorhandenen Orts- und Brennpunktkenntnissen sowie ihren qualifizierten Verkehrssicherheitsberatern die Raumverantwortung für die polizeiliche Verkehrssicherheitslage im örtlichen Bereich. Die Fachkräfte des Verkehrsdienstes unterstützen die örtlichen Direktionen mit Einsatzkräften und Spezialkenntnissen. Für die Verkehrssicherheit im gewerblichen Personen- und Güterverkehr und der Autobahnen bedarf es auch künftig besonders qualifizierter Fachkräfte.

### **2.2.4 Berücksichtigung des integrative Ansatzes in der Verkehrssicherheitsarbeit**

Mit dem allgemeinen Anhalte- und Kontrollrecht (§ 36 Abs. 5 StVO) wird allen Polizeibeamten die Möglichkeit eröffnet, jeden Verkehrsteilnehmer für eine Verkehrskontrolle einschließlich

---

der Überprüfung seiner Verkehrstüchtigkeit anzuhalten. Diese Befugnis zur Kontrolle ohne einen Anfangsverdacht gilt ausdrücklich für alle Polizeibeamten – ob Kriminalpolizei oder Schutzpolizei – das Gesetz trifft hier keine Unterscheidung. Dabei bieten die auf den individuellen Verkehrsteilnehmer oder sein spezifisches Fehlverhalten ausgerichteten Verkehrskontrollen umfangreiche Möglichkeiten, über das Aufgabenfeld straßenverkehrsrechtlicher Regeln hinaus auch Anhaltspunkte für kriminelles Verhalten zu gewinnen und zu verfolgen. Deshalb ist Verkehrsüberwachung stets auch integrativ zu betreiben.

Das Gleiche gilt für die Verkehrsunfallprävention und für die Verkehrsraumgestaltung. Hier bieten sich in vielen Feldern Möglichkeiten, über die Vermeidung von Verkehrsunfällen aufzuklären, aber z.B. gleichzeitig auch Hinweise für die Sicherung des Eigentums zu geben. Ein Verkehrsraum ist zudem auch immer ein kriminalgeografischer Raum, der bei baulichen Veränderungen unter beiderlei Aspekten betrachtet werden muss, um sowohl die Verkehrssicherheit zu erhöhen als auch Tatgelegenheiten für Straftaten im Sinne der städtebaulichen Kriminalprävention zu minimieren.

### **2.2.5 Ausrichtung an Wirksamkeitskriterien und verkehrspsychologischen Grundlagen**

Um Fehlverhalten im Straßenverkehr als wesentliche Ursache von Schäden durch VU mittelfristig zu verhindern, ist die Verkehrssicherheitsarbeit möglichst wirkungsvoll und nachhaltig zu erledigen. Kriterien der Verkehrspsychologie bieten hier zahlreiche Ansätze, aufgrund von Erkenntnissen der Wissenschaft mit einer hohen Wahrscheinlichkeit wirkungsvolle Aktionen aus dem großen Handlungsspektrum herauszufiltern und einzusetzen, die bei einer Vielzahl von Menschen als Verkehrsteilnehmer eine Wirkung entfalten.

Ziel sollte nach diesen Grundsätzen stets eine Verhaltensänderung sein, die im optimalen Fall mit einer Einstellungsänderung verbunden wird. Nur dann wird sich ein nachhaltiger Erfolg einstellen. Dazu bedarf es stets der Kenntnis der zu beachtenden Norm und das nötige Verständnis über die Folgen bei Verstößen. Gleichmaßen müssen regelmäßige und wiederkehrende, unmittelbaren Verhaltenskontrollen, eine zeitnahe Sanktionierung und eine fühlbare, variable Präsenz im Verkehrsraum von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden.

Wissenschaftlich betrachtet beruht die Wirkung polizeilicher Überwachungsmaßnahmen überwiegend auf dem Prinzip der Abschreckung. Es stützt sich auf die schlüssige Annahme,

---

dass ein bestimmtes regelwidriges Verkehrsverhalten durch das Risiko einer Sanktionierung unterlassen wird. Je größer die Wahrscheinlichkeit einer Entdeckung und je schneller und unmittelbarer die Sanktionierung erfolgt, desto größer ist der Abschreckungseffekt und die Regelbefolgung steigt. Das bedeutet aber auch, dass jeder polizeilich beobachtete und nicht geahndete Verstoß die subjektive Sanktionierungswahrscheinlichkeit aller Verkehrsteilnehmer, die das polizeiliche Ignorieren selbst wahrgenommen haben, negativ beeinflusst und damit die Wirkung der Verkehrsüberwachung schwächt.

Auch reine Präventionskampagnen ohne merkliche Überwachung und Sanktionierung erzeugen nahezu keine Wirkung.

Je unmittelbarer das Kontroll- und Sanktionsverhalten gespürt wird, desto größer ist die Wirkung. Aus diesem Grund muss die Verkehrsüberwachung zunehmend mit dem Mittel der **Personenanzeigen** arbeiten, um die Kriterien der Unmittelbarkeit und der persönlichen Identifizierbarkeit nutzbar zu machen. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang auch eine sofortige Sanktionierung durch die Entrichtung eines Verwarnungs- oder Bußgeldes mittels Barzahlung oder auch im bargeldlosen Zahlungsverkehr.

Eine spürbarer Kontrolldruck, eine konsequente Ahndung festgestellter Regelübertretungen und die Kombination mit Präventionsmaßnahmen stellen zusammen die optimalen und nachhaltigsten Wirkungsoptionen dar, was internationale Studien und verkehrspsychologische Untersuchungen belegen.

### **2.2.6 Verkehrssicherheitsarbeit als Führungsaufgabe**

Verkehrssicherheitsarbeit ist „Chefsache“. Sie muss auf **allen** Führungsebenen aufgenommen, verstanden und gelebt werden. Mitarbeiter müssen vom hohen Stellenwert dieser Aufgabe überzeugt sein oder werden.

Das notwendige Grundverständnis für Kontroll- und Präventivaktionen und ganz besonders der Zusammenhänge können mit den notwendigen Hintergrundinformationen für eine konkrete Maßnahme geweckt werden. Das bedeutet gleichzeitig eine angemessene Vorbereitung aller am Einsatz beteiligten Dienstkräfte. Zudem kommt den Führungskräften die Aufgabe zu, Verkehrssicherheitsarbeit abwechslungsreich und zielführend zu gestalten und Ideen gebend sowie präsent als Vorbild aufzutreten. So kann es gelingen, eine überzeugende

---

und in ihrer Wirkung nachhaltige Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei durch eine positive, transparente und selbstbewusste Herangehensweise der Einsatzkräfte zu erzielen.

### **2.2.7 Verkehrsunfallaufnahme und Qualitätssicherung**

Grundlage aller strategischen und operativen Entscheidungen und Maßnahmen ist eine valide statistische Zahlenbasis des Verkehrsunfalllagebildes. Diese ist allein durch eine qualitativ hochwertige Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizeiabschnitte und bei den Verkehrsermittlungsdiensten zu gewährleisten. Der durch die Einführung der digitalen Verkehrsunfallaufnahme erreichte Standard bei Aufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfällen mit schweren Folgen ist zu halten und an sich verändernde technische und rechtliche Bedingungen anzupassen. Grundsätzlich haben die Maßnahmen zur Unfallaufnahme und –bearbeitung einem hohen Standard ganz besonders bei den statistischen Angaben zu entsprechen. Die Dienststellenleitungen haben jeweils dabei sicherzustellen, dass eine Qualitätskontrolle der Vorgänge durch qualifiziertes Personal erfolgt, um eine Weiterbearbeitung und Auswertung auf hohem Niveau mit validen Daten zu ermöglichen.

Die aus Verkehrsunfällen gewonnenen Daten fließen in die polizeilichen Lagebilder ein. Für eine wirksame Verbesserung der Verkehrsunfalllage mit Verunglückten sind die hierfür überwiegend ursächlichen Fehlverhaltensweisen zu identifizieren und auszuwerten.

Die gemeldeten Verkehrsunfälle ohne Personenschaden sind auch weiterhin polizeilich aufzunehmen und zu registrieren. Nahezu jeder Verkehrsunfall resultiert aus einem persönlichen Fehlverhalten, das bei der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme regelmäßig einer Bewertung und Ahndung im Rahmen mindestens eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens unterzogen wird. Das entspricht wiederum dem strategischen Ziel zur Erhöhung der Normbefolgung. Zusätzlich werden im Rahmen einer VU-Aufnahme häufig auch andere Delikte bis hin zu Straftaten festgestellt, die anderenfalls nicht aufgedeckt würden. Nicht zuletzt vervollständigen die Sachschadenunfälle allein schon durch ihren hohen Anteil an den aufgenommenen Verkehrsunfällen (89 %) insgesamt das VU-Lagebild.

---

## **2.3 Wirkungsziele**

### **2.3.1 Ausrichtung der Verkehrsüberwachung an den Hauptunfallursachen**

Aus der Ist-Analyse/Verkehrsunfalllage der Jahre 2011 bis 2015 (Meilenstein 1) wird ersichtlich, dass sich die präventions- und sanktionsrelevanten Hauptunfallursachen (HUU) der Verkehrsunfälle mit Personenschaden über die Jahre sowohl von der Art als auch von der Häufigkeit jeweils in der gleichen Reihenfolge darstellen. An erster Stelle steht dabei das fehlerhafte Abbiegen, gefolgt von Vorfahrtsverstößen, falschem Verhalten von Fußgängern, Geschwindigkeits- und Alkoholdelikten.

Wie bereits im Meilenstein 1 aufgezeigt, wurde die Verkehrsüberwachung nicht immer im Einklang mit der Analyse der HUU über viele Jahre häufig an den Risikogruppen ausgerichtet und nur zum Teil am ursächlichen Fehlverhalten.

Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, dass die Gruppe der Erwachsenen (25 bis 64 Jahre) am häufigsten mit dem Pkw als Verursacher den bei weitem größten Anteil am Unfallgeschehen aufweist, bislang aber nicht als Zielgruppe definiert wurde. Um aber eine zielgerichtete Verkehrsunfallbekämpfung durch Verkehrsüberwachung (VÜ) erreichen zu können, ist es zukünftig mehr als bisher erforderlich, die Maßnahmen auf die HUU auszurichten. Gleichzeitig werden dabei auch die Risikogruppen nach Alter und Verkehrsbeteiligung einbezogen, denn beispielsweise Fehler beim Abbiegen, Vorfahrtsverstöße oder auch das falsche Fußgängerverhalten beim Überschreiten der Fahrbahn werden gleichermaßen auch von älteren Menschen oder auch von Kindern begangen.

### **2.3.2 Personenanzeigen steigern**

Nur etwa 30 % beträgt der Anteil an Personenanzeigen in den beiden häufigsten Unfallursachen mit Personenschaden (Abbiegen und Vorfahrt). Eine wesentliche Grundvoraussetzung für das Bewirken von Verhaltensänderungen bei Verkehrsteilnehmern ist allerdings das unmittelbare Anhalten und die Konfrontation mit dem Fehlverhalten bei wahrgenommenen Verstößen. Nicht nur durch die sofortige Reaktion auf das eigene Fehlverhalten, sondern auch durch die Möglichkeit eines Normen verdeutlichenden Gespräches ist dieses Mittel geeignet, eine spezialpräventive Wirkung mit Nachhaltigkeitseffekt auf den jeweiligen Verkehrsteilnehmer zu erzielen.

Der Weg einer Zielvereinbarung mit der Ausrichtung auf entsprechende HUU mit der Festlegung eines Verfolgungsindex möglichst unter Fertigung von Personenanzeigen ist in diesem

---

Sinne bereits eingeschlagen worden.

### **2.3.3 Verkehrsunfallprävention nach Risikogruppen und HUU**

Anders als bei der Verkehrsüberwachung liegt der Schwerpunkt der Präventionsarbeit in der Verkehrs- und Mobilitätserziehung bei der Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen bis zum Schulende.

Die Risikogruppen der Kinder und Jugendlichen wird durch die Polizei als einer von vielen Trägern der Verkehrs- und Mobilitätserziehung zielgenau, flächendeckend und mit einem hohen Durchdringungsgrad erreicht und führt zu langfristigen und nachhaltigen Ergebnissen. Es erscheint jedoch zunehmend schwieriger, weitere Risikogruppen in der erforderlichen Breite zu erreichen.

Aus Gründen der Nachhaltigkeit ist eine Fokussierung auf diese Gruppe beizubehalten sowie daneben die Ausrichtung an den Hauptunfallursachen anzustreben; das schließt lagebildorientierte individuelle Schwerpunktsetzungen für andere Ziel- oder Risikogruppen nicht aus.

Ein nur in Ansätzen bisher ausgeschöpftes Potenzial besteht in der Kombination von Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention, die eine Möglichkeit eröffnet, sowohl andere Risikogruppen als auch die hauptverursachenden Erwachsenen z. B. mit Präventionsangeboten zu erreichen. Die Kombination von Aufklären und Ahnden bei einem konkreten Fehlverhalten trifft in jedem Fall die Richtigen und bietet einen Ansatz für eine Verhaltens- und Einstellungsänderung der Betroffenen. Es gibt bereits gute Beispiele, insbesondere im Bereich des zunehmenden Radverkehrs, dadurch mehr Sicherheit zu erzeugen.

### **2.3.4 Proaktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Eine strategische Schwerpunktsetzung liegt in der offensiven Pressearbeit. Verkehrssicherheitsthemen werden in Print- und elektronischen Medien wie auch in den sogenannten sozialen Netzwerken im großen Umfang nachgefragt, da sie die Nutzer, die zugleich auch alle Verkehrsteilnehmerarten abdecken, häufig emotional berühren. Für die Polizei kommt es vor allem darauf an, nicht nur auf das Medienecho zu reagieren, sondern inhaltlich selbst an der Berichterstattung proaktiv mitzuwirken. Das hat den positiven Effekt, dass die vielfältigen polizeilichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht nur von dem unmittelbar Betroffenen einer Kontrolle wahrgenommen werden, sondern auch viele andere Medienutzer – eine breitere Masse - davon Kenntnis nehmen und es zu Verstärkereffekten kommt.

---

Besonders deutlich wird das im Zuge von den jährlich durch den Fachstab Verkehr initiierten stadtweiten Schwerpunktkontrollen u.a. zur Geschwindigkeitsüberwachung, zu Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr oder auch zum Schutz der Radfahrer. Schon bei der Vorankündigung dieser Aktionen und im weiteren Verlauf ist eine breite Reaktion der Medien in Form von Interviewanfragen und dem Bedürfnis nach vertiefenden Informationen zu verzeichnen. Dieses Interesse gilt es im Rahmen der Schwerpunktkontrollen aber auch im täglichen Dienst zu nutzen, denn letztlich können die regelmäßigen Berichterstattungen mittel- bis langfristig zu einem gesellschaftlichen Wandel führen. Die Verkehrssicherheit wird insgesamt deutlich stärker reflektiert und das Image der „Kavaliersdelikte“ schwächt sich ab.

Um auch die Gruppe zumeist jüngerer Menschen mit Informationen und Botschaften aktuell, zeitnah und modern zu erreichen, bieten sich zunehmend die sogenannten sozialen Netzwerke (Facebook, Twitter usw.) an. Häufig entscheidet die Aktualität und Authentizität der Meldung über die Akzeptanz beim Kunden, was die Polizei dosiert, sachgerecht aber auch in einer dem Medium angepassten modernen Sprache umsetzen kann. Erste Einsätze, speziell diese Medien auch für die Verkehrssicherheitsarbeit nutzbar zu machen, waren – zumindest was die Erreichbarkeit und die Reflexion angeht - äußerst vielversprechend. Inwieweit die angestrebten Wirkungen hierdurch erzielen lassen, muss noch untersucht werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) ist die Herstellung der Öffentlichkeit beim Transfer von Verkehrssicherheitsthemen, die sowohl nach Außen aber auch nach Innen wirken muss. Für die externe ÖA erscheinen wie bisher praktiziert u.a. Aktions- und Präventionstage, Tage der offenen Tür oder ähnliche Veranstaltungen nutzbar, bei denen eine große Anzahl von Verkehrsteilnehmern anzutreffen ist.

Von essentieller Bedeutung sind allerdings der Informationsfluss und die Einbeziehung der eigenen Behördenangehörigen bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Grundvoraussetzung zur Umsetzung strategischer Konzepte der Verkehrsunfallbekämpfung ist zunächst einmal deren Kenntnis und Verständnis. Es besteht dabei in der internen ÖA die große Herausforderung, die Inhalte und Absichten, transparent und nachvollziehbar für jedermann zu kommunizieren, so dass sie letztlich zu einer Akzeptanz führen, die eine Umsetzung in den Dienststellen ermöglicht. Auch dieser Aspekt korrespondiert sehr stark mit der Führungsleistung von Vorgesetzten, die die Möglichkeiten und den Rahmen dafür geben müssen, aber gleichermaßen als Vorbild eine eigene, exponierte Rolle besitzen.

---

## **2.4 Konzeptionen**

Den Abschluss der strategischen Gliederung bilden die Konzeptionen, die im Wesentlichen die anhand der Analyse (Lagebild) erkannten und festgelegte Schwerpunkte mit operativen Maßnahmen belegen.