

Telefon: 233-39976
Telefax: 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

**Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt München
-Verkehrsbericht 2013-**

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00880

Anlage:
Verkehrsbericht 2013 des Polizeipräsidiums München

Bekanntgabe in der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 29.07.2014
öffentliche Sitzung

| Inhalt | Seite |
|---|--------------|
| I. Vortrag des Referenten | 3 |
| 1. Anlass und Einführung | 3 |
| 2. Unfallgeschehen | 4 |
| 2.1 Unfallaufkommen | 4 |
| 2.2 Unfälle mit Personenschaden | 5 |
| 2.3 Getötete Verkehrsteilnehmer | 6 |
| 2.4 Altersstruktur | 7 |
| 3. Verkehrssicherheitsarbeit im Kreisverwaltungsreferat | 8 |
| 3.1 Unfallkommission | 8 |
| 3.2 Schulwegsicherheit | 9 |
| 3.3 Mobilitätsmanagement | 13 |
| 3.4 Radverkehr | 16 |
| 3.5 Verkehrsüberwachung | 20 |
| 3.6 Verkehrssteuerung | 22 |
| 3.7 Baustellen | 24 |
| 3.8 Fahrerlaubnisse | 25 |
| 4. Fazit und Ausblick | 26 |
| II. Bekanntgegeben | 27 |

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Einführung

Das Kreisverwaltungsreferat berichtet mit dieser Bekanntgabe über die Verkehrssicherheitsarbeit und die aktuellen Zahlen zur Verkehrssicherheit innerhalb der Landeshauptstadt München. Grundlage hierfür ist vor allem der Verkehrssicherheitsbericht 2013 des Polizeipräsidium München, der als Anlage dieser Vorlage beigefügt ist. Darin dokumentiert die Polizei die Unfallentwicklung im Gebiet des Polizeipräsidiums München. Für das Gebiet der Landeshauptstadt München sind die Ergebnisse ab Seite 60 dargestellt.

Das Kreisverwaltungsreferat bewertet die Unfallentwicklung, leitet daraus Schlussfolgerungen für das Verwaltungshandeln ab und informiert den Stadtrat.

Im Anschluss an diese Einführung wird in Ziffer 2 zunächst das Unfallgeschehen nach Unfallarten aufgeschlüsselt. Ziffer 3 bietet einen kurzen Abriss der aktuellen Verkehrssicherheitsarbeit. Eine Fazit mit Schlussfolgerungen und Ausblick wird unter Ziffer 4 gezogen.

Vorab ist aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates festzustellen, dass die Verkehrssicherheitslage nach wie vor stabil ist. Die wichtigsten Kennziffern schwanken im Bereich der statistischen Zufälligkeiten.

Besonders erfreulich ist, dass auch im Jahr 2013 kein Schulkind auf dem Schulweg getötet wurde und insgesamt die Zahl der Schulwegunfälle um 11,1% gesunken ist. Damit konnte der Trend des Vorjahres mit einem Anstieg um 25% wieder umgekehrt werden.

Zwar gibt es einen leichten Rückgang der Unfallzahlen bei den schwer verunglückten Radfahrern. Radfahrer und Fußgänger, vor allem Seniorinnen und Senioren, bilden aber nach wie vor, wie auch schon in den vergangenen Jahren, die größte Gruppe in dieser Kategorie. Diese Gruppe bleibt damit ein Brennpunkt bei der Verkehrssicherheitsarbeit.

Es werden aber auch insgesamt Handlungsbedarfe und Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und weiteren Senkung der Unfallzahlen gesehen.

Das Kreisverwaltungsreferat möchte die Verkehrssicherheitsarbeit daher unter stärkerer Berücksichtigung der aktuellen Unfallforschung betreiben und seine Verwaltungsstrukturen optimieren.

Hierzu legt das Kreisverwaltungsreferat dem Stadtrat nach der Sommerpause in gesonderter Vorlage eine Beschlussempfehlung zur Erstellung eines „Kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts für die Landeshauptstadt München“ vor.

2. Unfallgeschehen

Basis des Verkehrsberichts sind die dem Polizeipräsidium München bekannt gewordenen Verkehrsunfälle, deren Bearbeitung nach den seit 01.09.1997 geltenden Richtlinien für die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren erfolgen. Die Daten und Diagramme zur Verkehrsunfallsituation sind diesem Bericht entnommen.

2.1 Unfallaufkommen

Im Stadtbereich ereigneten sich im Jahr 2013 insgesamt 46.998 Verkehrsunfälle. Damit hat sich die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 % (45.029) erhöht.

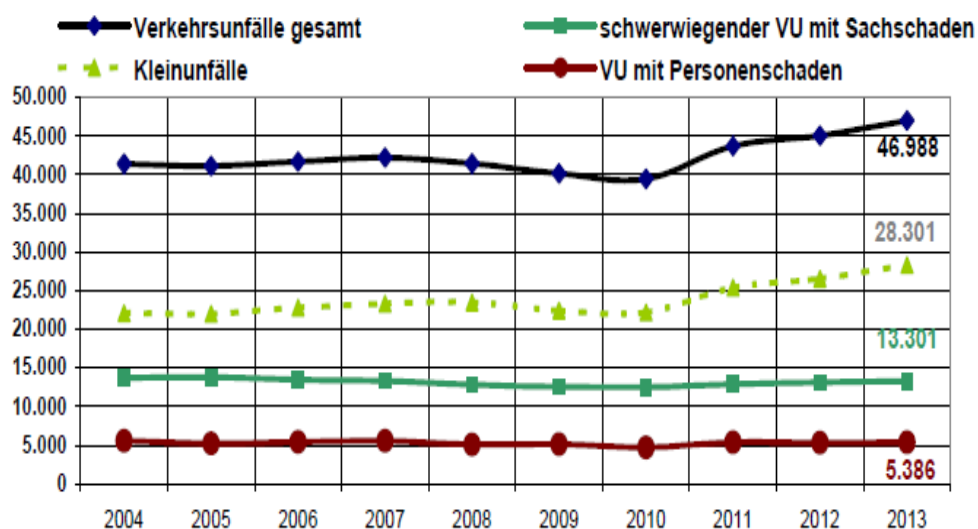
Davon entfielen 41.602 (+ 6,7 %) auf Verkehrsunfälle mit Sachschaden und 5.386 (+ 0,6%) auf Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Bei den Verletzten erhöhte sich die Zahl um 1,2% von 6432 auf 6506, bei den im Straßenverkehr getöteten Personen um 14,3 % von 14 auf 16 Personen.

Der Anstieg der Gesamtunfallzahl ergibt sich auch aus der Zunahme der Kleinunfälle um 6,7 %. Von der Zunahme der Gesamtunfälle in Höhe von +1.959 entfallen allein +1.786 auf Kleinunfälle.

Die Abbildung zeigt die Unfallarten und die Unfallfolgen im Langzeitvergleich:

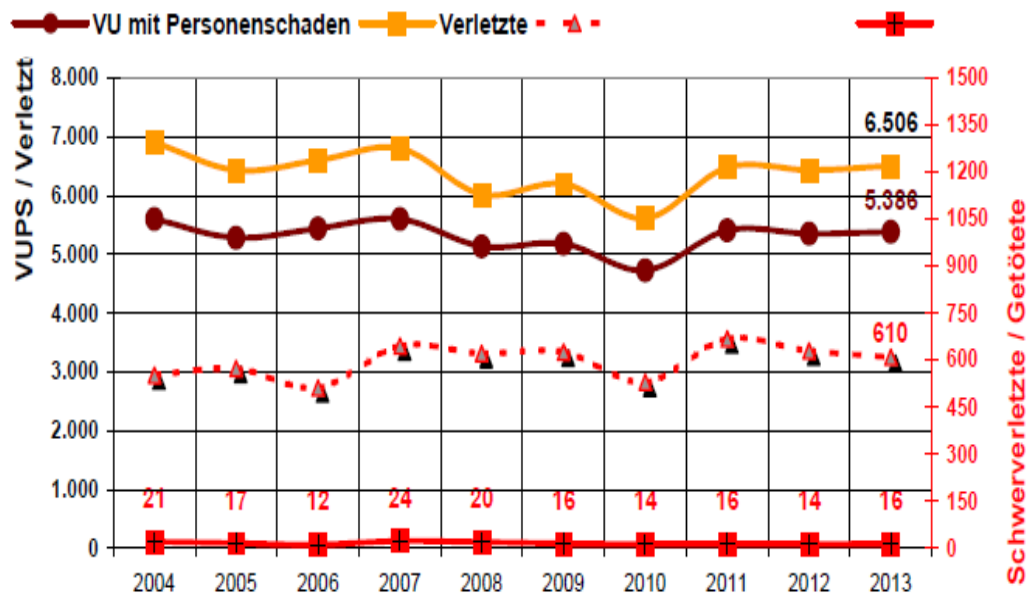
Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad



2.2 Unfälle mit Personenschaden

2.2.1 Unfälle mit Personenschaden im Langzeitvergleich nach Schwere der Unfallfolgen

Bei 5.386 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden insgesamt 6.506 Personen verletzt (siehe Abbildung). Dies bedeutet einen Anstieg um 31 bzw. 0,6% gegenüber dem Vorjahr.



2.2.2 Anzahl der schwer Verunglückten im Langzeitvergleich nach Verkehrsmitteln

Seit kurzem werden in einer neuen Kategorie der „Schwer Verunglückten“ die Schwerverletzten und die getöteten Personen zusammengefasst.

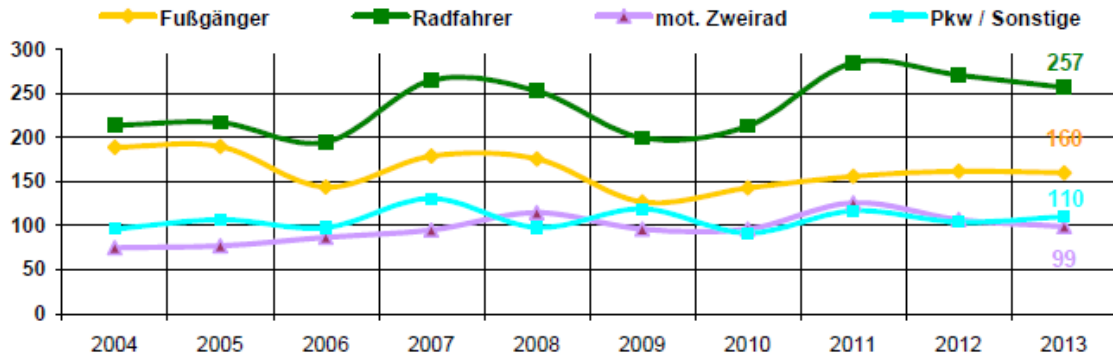
Diese Kategorie ist aus verschiedenen Gründen aussagekräftiger:

- Ob jemand als schwerverletzt oder getötet gezählt wird, hängt davon ab, in welchem Zeitraum er an den Unfallfolgen stirbt.
- Die Zahl der getöteten Personen ist mit ihrer „niedrigen“ Ausprägung schon bei geringen absoluten Schwankungen mit großen prozentualen Abweichungen verbunden und teilweise stärker von Einzelereignissen abhängig als von der Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit

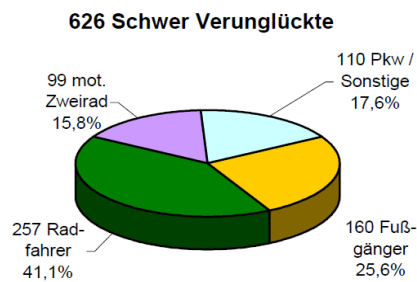
Mit insgesamt 626 schwer Verunglückten ist im Berichtsjahr ein leichter Rückgang (3,2%) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dies ist vor allem auf die sinkenden Unfälle bei den Radfahrern zurückzuführen (siehe Abb. Seite 6).

Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



Dennoch bilden die Radfahrer vor den Fußgängern die größte Gruppe der schwer verunglückten Unfallopfer:



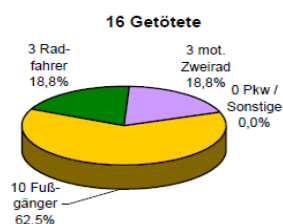
2.3 Getötete Verkehrsteilnehmer

2013 wurden 16 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer getötet. Dabei waren 10 Fußgänger (2012: +3), 3 Radfahrer und 3 Personen auf motorisierten Zweirädern betroffen. 2012 waren es 14 (siehe folg. Abb.).

Altersgruppen - Beteiligungsart

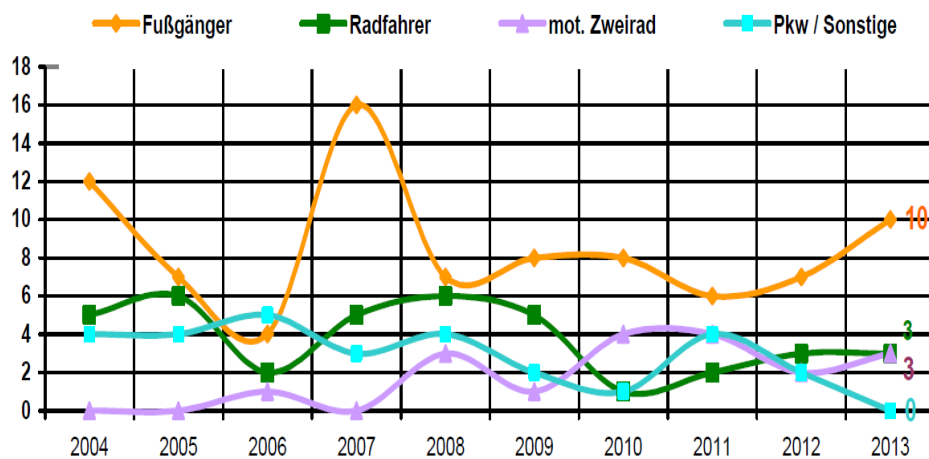
| 16 Getötete | Fußgänger | Radfahrer | mot. Zweirad | Pkw/Sonstige |
|--------------------|------------|-----------|--------------|--------------|
| 0 Kinder | 10 (62,5%) | 3 (18,8%) | 3 (18,8%) | 0 (0,0%) |
| 1 Jugendliche | 1 (100,0%) | | | |
| 0 junge Erwachsene | | | | |
| 6 Erwachsene | 3 (50,0%) | 1 (16,7%) | 2 (33,3%) | |
| 9 Senioren | 6 (66,7%) | 2 (22,2%) | 1 (11,1%) | |

Erstmals war im Bereich der Landeshauptstadt München kein Pkw-/sonstiger Kraftfahrzeugführer unter den Getöteten.



Auffallend ist der relativ hohe Wert bei den Fußgängern und dort bei den Seniorinnen und Senioren. Im Langzeitvergleich wird jedoch deutlich, dass sich die Entwicklung der Unfalltoten seit etwa 2004 gegenüber früheren Jahren insgesamt auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau bewegt (siehe folg. Abb.).

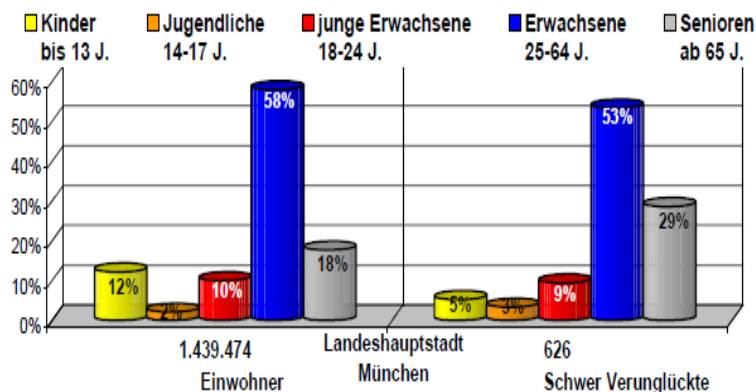
Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



2.4. Altersstruktur

Bei der Analyse der Zahlen der schwer Verunglückten ist auffallend, dass die Altersgruppe ab 65 Jahren im Vergleich zur Bevölkerungszahl am stärksten vertreten ist, bei einem Anteil von 18 % der Einwohner Münchens ist diese Altersgruppe mit 29 % betroffen:

Altersstruktur 2013: Einwohner - schwer Verunglückte



3. Verkehrssicherheitsarbeit im Kreisverwaltungsreferat

3.1 Unfallkommission

In der Unfallkommission (UK) arbeiten Vertreterinnen und Vertreter des Kreisverwaltungsreferates und des Baureferates der Landeshauptstadt München mit der Polizei gemeinsam an der Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotential zu „entschärfen“. Hierzu wertet die UK zeitnah die Unfallakten von besonders auffälligen Unfallörtlichkeiten aus und besichtigt diese. Bei den Ortsterminen wird nach geeigneten Lösungen gesucht, um die Unfallgefahren an diesen Stellen dauerhaft zu beseitigen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von weiteren Verkehrsunfällen beantragt die UK die entsprechenden Verbesserungsmaßnahmen im Verkehrsraum, wie z.B. die Ergänzung von Verkehrsbeschilderungen, Fahrbahnmarkierungen oder die Anpassung bzw. Änderung von Lichtsignalanlagen. In begründeten Einzelfällen führen die Verbesserungsvorschläge auch zu baulichen Maßnahmen, die durch das Baureferat umgesetzt werden.

Im Jahr 2013 wurden von der UK insgesamt drei Örtlichkeiten im Stadtgebiet überprüft. Darüber hinaus besichtigt die Polizei auch alle Unfallörtlichkeiten von tödlichen Verkehrsunfällen. Unabhängig von der vordergründigen Unfallursache wird die Unfallstelle umfassend überprüft. Werden relevante Mängel festgestellt, so erörtert die UK diese außerplanmäßig und sucht nach Abhilfe.

Im folgenden werden zwei Beispiele aufgezeigt:

Beispiel 1: Landeshauptstadt München: Schleißheimer-/Fortner-/Aschenbrennerstraße

Das Unfallgeschehen an der Kreuzung war in der Vergangenheit zeitweise immer wieder auffällig. So verursachten Verkehrsteilnehmer, die von der Schleißheimer Straße aus kommend unter Missachtung der Vorfahrt in den Kreuzungsbereich in westlicher Richtung einfuhren, Unfälle mit dem aus ihrer Sicht von rechts kommenden bevorrechtigten Querverkehr aus der Fortnerstraße.

Trotz diverser Maßnahmen konnte keine Besserung der ungünstigen Situation erreicht werden. Dies änderte sich erst mit der von der Unfallkommission empfohlenen Errichtung einer Lichtsignalanlage. Seit Inbetriebnahme der Anlage im November 2012 ereignete sich innerhalb eines Jahres kein einziger relevanter Verkehrsunfall nach Vorfahrtsverletzung mehr.



Bild 1:
Luftbild auf Kreuzungsbereich Schleißheimer-/ Fortner-/ Aschenbrennerstraße;
Zustand vor Maßnahmenumsetzung

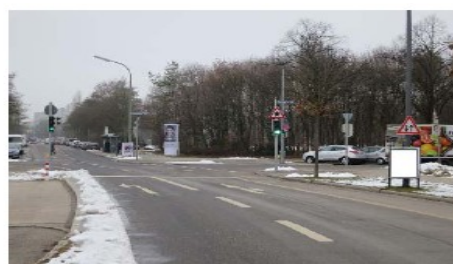


Bild 2:
Kreuzungsbereich Schleißheimer-/ Fortner-/ Aschenbrennerstraße; Blick von Schleißheimer Straße aus in westlicher Richtung;
Zustand nach Maßnahmenumsetzung

Beispiel 2: Allacher Str./ Wintrichring

Dieser Kreuzungsbereich war schon seit längerer Zeit im Blickfeld der UK. Von Januar 2009 bis Mitte September 2012 waren dort 130 Verkehrsunfälle mit 52 Leichtverletzten und 4 Schwerverletzten zu verzeichnen. Der Sachschaden betrug ca. 730.000 €. Hauptunfallursache waren Abbiegeunfälle.

Angeregt wurde daher, dass nur ein kompletter Straßenumbau die Situation verbessern bzw. beheben kann. Daraufhin haben das Kreisverwaltungsreferat, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und das Baureferat gemeinsam verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht. Als Optimallösung wurde dann auch, wie bereits von der UK angeregt, ein Komplettumbau mit Mittelinsel und Rückbau der freilaufenden Rechtsabbiegespuren zur Umsetzung empfohlen. Baubeginn war im Herbst 2012, die Fertigstellung war Ende 2013.

Seit Umsetzung der Maßnahme ist ein erheblicher Rückgang der Unfälle festzustellen, lediglich wenige Kleinunfälle im Längsverkehr ohne verletzte Personen wurden registriert (Stand 05.06.2014). Die Maßnahme hat zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrssicherheit geführt.

3.2 Schulwegsicherheit

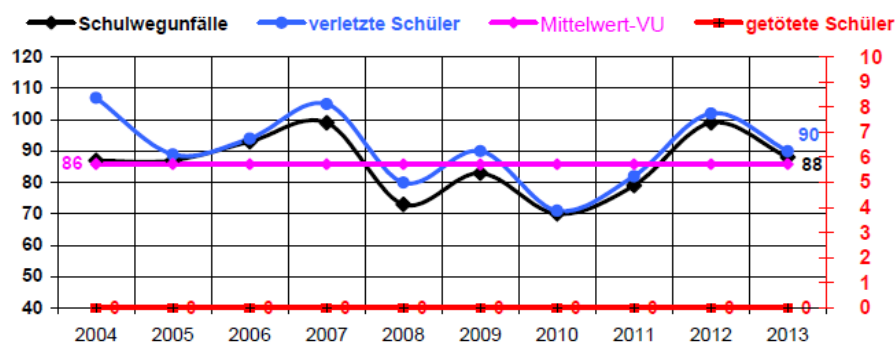
Der erfreulichste Teil des diesjährigen Verkehrsberichts ist die Unfallentwicklung auf dem Schulweg. Die Zahl der Schulwegunfälle ging insgesamt um 11,1%, in absoluten Zahlen um 11 Fälle auf insgesamt 88 Fälle zurück. Und auch dieses Jahr war bei Schulwegunfällen kein getötetes Kind zu beklagen (siehe folg. Abb.).

Schulwegunfälle

| | Landeshauptstadt München | | | | |
|--|--------------------------|------|-----------|---------|---|
| | 2012 | 2013 | Fälle +/- | % | |
| Schulwegunfälle insgesamt | 99 | 88 | - 11 | -11,1% | ↘ |
| - verletzte Schüler | 102 | 90 | - 12 | -11,8% | ↘ |
| - dav. schwerverletzt | 9 | 7 | - 2 | -22,2% | ↘ |
| - getötete Schüler | 0 | 0 | | | → |
| Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schüler | | | | | → |
| - Fußgänger | 28 | 36 | + 8 | 28,6% | ↗ |
| - Radfahrer | 65 | 52 | - 13 | -20,0% | ↘ |
| - Mitfahrer in Schulbus | 0 | 0 | | | → |
| - Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a. | 9 | 2 | - 7 | -77,8% | ↘ |
| Unfallörtlichkeit | | | | | → |
| - innerhalb geschlossener Ortschaften | 99 | 88 | - 11 | -11,1% | ↘ |
| - außerhalb geschlossener Ortschaften | 0 | 0 | | | → |
| Unfallstelle | | | | | → |
| - Fahrbahn | 61 | 60 | - 1 | -1,6% | ↘ |
| - Gehweg | 14 | 12 | - 2 | -14,3% | ↘ |
| - Radweg | 18 | 14 | - 4 | -22,2% | ↘ |
| - andere Stelle | 6 | 2 | - 4 | -66,7% | ↘ |
| Besonderheiten der Unfallstelle | | | | | → |
| - Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO) | 23 | 18 | - 5 | -21,7% | ↘ |
| - 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO) | 4 | 3 | - 1 | -25,0% | ↘ |
| - Lichtzeichenanlage | 25 | 32 | + 7 | 28,0% | ↗ |
| - Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA | 27 | 34 | + 7 | 25,9% | ↗ |
| - Schulbushaltestelle | 0 | 0 | | | → |
| - Linienbushaltestelle | 4 | 5 | + 1 | 25,0% | ↗ |
| - Verkehrsregelung | | | | | → |
| durch Polizei | 0 | 0 | | | → |
| durch Schülerlotsen | 0 | 0 | | | → |
| durch Schulweghelfer | 1 | 0 | - 1 | -100,0% | ↘ |

Trotz dieser aktuellen Entwicklung und auch der langjährig im Mittel stabilen Statistik (siehe folg. Abb.) legt das Kreisverwaltungsreferat größten Wert auf die Aussage, dass trotz der zwischenzeitlichen Verbesserung der Situation in den Bemühungen zur Gewährleistung eines sicheren Schulwegs nicht nachgelassen werden darf. Sie sollten im Gegenteil weiter verstärkt werden.

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



Auch im Jahr 2013 gab es wieder eine große Anzahl von Anträgen und Anregungen von Schulen, Eltern, Elternbeiräten, Bezirksausschüssen und Bürgerinnen und Bürgern zur Verbesserung und Optimierung der Schulwegsicherheit vor Ort. Es fanden zahlreiche Besprechungen und Ortstermine mit Eltern, Schulleitungen, Bezirksausschüssen und der Polizei statt, der Verkehr wurde zur schulrelevanten Zeit beobachtet und es wurden gemeinsam Lösungen erarbeitet und umgesetzt.

Aufgrund der steigenden Zahl von neuen Schulen und auch neuen Schulwegbeziehungen im gesamten Stadtgebiet (z. B. aufgrund von Sprengeländerungen) kam es im Jahr 2013 zu einem deutlichen Anstieg von Anträgen und Anfragen zur Problematik der Schulwegsicherheit. Dies ist auch im ersten Quartal des Jahres 2014 feststellbar. Daher wurde bereits im Februar durch den Stadtrat eine weitere Stelle (0,5 VzÄ) in diesem Bereich bewilligt.

Die Arbeit des Kreisverwaltungsreferates im Bereich der Schulwegsicherheit ist vielfältig:

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt regelmäßig an Veranstaltungen teil, in denen Kinder und Jugendliche selbst Fragen und Anregungen zu ihrem täglichen Schulweg stellen, z. B. dem zweimal jährlich stattfindenden Münchner Kinder- und Jugendforum (veranstaltet durch Kultur & Spielraum e. V.), Kinder- und Jugend-Bürgerversammlungen.

Weiterhin sind vom Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit der Firma BMW Group, der Verkehrswacht München und der Kommunalen Unfallversicherung Bayern für das Schuljahr 2014/2015 für 139 Münchner Grundschulen und Sonderpädagogische Förderzentren Schulwegpläne erstellt worden.



Die Faltblätter, die für alle Grundschulen bzw. Sonderpädagogischen Förderzentren individuell gestaltet und jährlich aktualisiert werden, enthalten nicht nur einen Plan des Schulsprengels und die Ansprechpartner von Schule, Polizei und anderer Behörden, sondern darüber hinaus meist Bilder von besonders beachtenswerten Straßenstellen sowie allgemeine und wichtige Hinweise zur Verkehrssicherheit. Dies ermöglicht, Eltern und Kinder zu einem qualifizierten und rechtzeitigen Schulwegtraining zu animieren und eine Hilfestellung für den täglichen Schulweg zu geben.

Zur Optimierung der Schulwegsicherheit werden auch weitere Projekte umgesetzt, wie z. B. das bereits seit 2004 etablierte Projekt „Bus mit Füßen“ im Rahmen der Kampagne „München – Gscheid mobil“. Bei dieser Kooperation zwischen dem Kreisverwaltungsreferat und Green City e. V. handelt es sich um eine organisierte Schulwegbegleitung für Grundschulkinder der ersten beiden Jahrgangsstufen. So werden schon den Jüngsten die Themen Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität z. B. durch Rollenspiele vermittelt. Die dreimalige Auszeichnung als „Offizielles Projekt der UN-Weltdekade“ unterstreicht den großen Erfolg sowie den innovativen Ansatz des „Bus mit Füßen“.

Auch die Gemeinschaftsaktion "Sicher zur Schule - sicher nach Hause", die ebenfalls vom Kreisverwaltungsreferat massiv unterstützt wird, leistet durch verschiedene Maßnahmen und Projekte hervorragende Arbeit zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Aufklärungsarbeit für Eltern, Schule und Polizei.

Als beste aller Maßnahmen zur Schulwegsicherung hat sich die persönliche Hilfe durch ehrenamtliche Schulweghelferinnen und Schulweghelfer erwiesen.

Mit Stand Mai 2014 waren im Stadtgebiet München 553 Schulweghelferinnen und Schulweghelfer tätig. Die Zahl der Schulweghelferinnen und Schulweghelfer ist trotz der Bemühungen des Kreisverwaltungsreferates in Zusammenarbeit mit den Schulen, Elternbeiräten und Bezirksausschüssen seit einiger Zeit rückläufig.

Dies ist wohl der wirtschaftlich positiven Lage und der Tatsache geschuldet, dass vielen Personen, die als Schulweghelferin oder Schulweghelfer tätig waren, durch die Arbeitsagenturen und Jobcenter der Bundesagentur für Arbeit wieder Festanstellungen angeboten und vermittelt werden und diesen somit die Ausübung der ehrenamtlichen Aufgabe als Schulweghelferin oder Schulweghelfer in den meisten Fällen nicht mehr möglich ist.

Aus diesem Grund hat das Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit der Kommunalen Unfallversicherung Bayern zu Beginn des Schuljahres 2013/2014 die Werbekampagne "Schulweghelfer gesucht!" gestartet (siehe Abb.).



Plakate und Flyer wurden allen Münchener Grundschulen zum Aushang und zur Verteilung zur Verfügung gestellt, bei Bürgerversammlungen aufgelegt und in städtischen Dienstgebäuden mit hohem Publikumsverkehr bereitgelegt. Zusätzlich hat die Kommunale Unfallversicherung Bayern in diversen Anzeigenblättern und Stadtteilanzeigen Inserate zur Schulweghelferwerbung geschaltet.

Die Auswahl von in Frage kommenden Örtlichkeiten und die Bedarfsprüfung für den Einsatz von Schulweghelfer/-innen, die Hilfestellung für die Suche geeigneter Personen, die personelle Auswahl in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München, die Ausstattung mit Kleidung und Equipment und die Entschädigung der ehrenamtlichen Tätigkeit durch eine Aufwandsentschädigung wird durch das Kreisverwaltungsreferat koordiniert und organisiert.

Im Jahr 2013 waren zudem 20 Schülerlotsen im Einsatz. Die Schülerlotsen verrichten die gleichen Tätigkeiten wie die Schulweghelferinnen und Schulweghelfer.



Abb.: Schulweghelfer im Einsatz (Quelle: KVR)

3.3 Mobilitätsmanagement

Neben der Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur und der Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln ist das Kreisverwaltungsreferat seit einigen Jahren auch im Bereich Training, Kommunikation und Sensibilisierung aktiv und leistet so einen wesentlichen Beitrag zu einer langfristig angelegten und nachhaltigen Verkehrssicherheitsarbeit.

Das Kreisverwaltungsreferat setzt seit dem Jahr 2006 im Auftrag des Stadtrats das Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement "München - Gscheid mobil" um.

Ziel ist es, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und der Unternehmen zu verbessern und gleichzeitig negative Verkehrsfolgen zu vermindern. Es setzt vollständig auf Freiwilligkeit und erzielt seine Wirkung ohne restriktive oder baulich-technische Maßnahmen.

Die Resonanz bei den Zielgruppen ist ausgesprochen positiv. Die hohe Wirksamkeit wurde mehrfach wissenschaftlich untersucht.

Unter der Dachmarke „München – Gscheid mobil“ ruht das Konzept auf sechs Säulen und vier Fundamenten mit Querschnittscharakter. Gearbeitet wird aktuell mit Neubürgerinnen und Neubürgern, Kindern und Jugendlichen, Unternehmen, Migrantinnen und Migranten sowie Familien.

Über das Mobilitätsportal www.muenchen.de/mobil und die Initiative „Radlhauptstadt München“ wird die gesamte Stadtgesellschaft angesprochen.

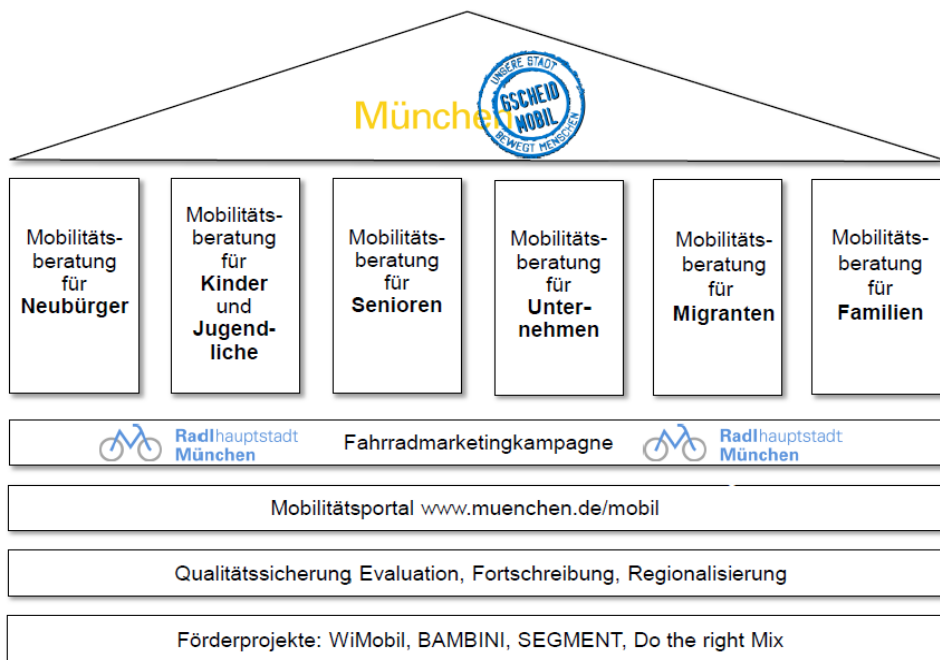


Abb.: Das Aktionsprogramm „München-Gscheid Mobil“ im Überblick (Quelle: KVR)

3.3.1 Kinder und Jugendliche

Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche erfolgt in Form neuer Ansätze ganzheitlicher Mobilitätsbildung in Ergänzung zur bisherigen klassischen Verkehrserziehung. Gemeinsam mit den Kooperationspartnern Green City e.V., Ökoprojekt – MobilSpiel e.V. und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) werden verschiedene Projektmodule für die Altersstufen der etwa 3-bis 18-Jährigen umgesetzt.

Ziele sind die Steigerung der Verkehrssicherheit (z.B. Reduktion der Schulwegunfälle), die Senkung der Umweltbelastung (z.B. Reduktion der Anzahl an Pkw-Fahrten im Bring- und Holverkehr), eine Bewusstseinsbildung für nachhaltige Mobilität, die Verbesserung der körperlichen und sozialen Fähigkeiten der Kinder und Jugendlichen, die Vermittlung von Spaß an der Bewegung sowie eine gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr.

2013 wurden folgende Projekte umgesetzt, bei denen der Verkehrssicherheitsaspekt im Vordergrund steht:

- „BAMBINI mini und maxi – Bewegt in die Zukunft“
Mit dem Projekt „BAMBINI mini und maxi – Bewegt in die Zukunft“ werden Münchner Kindergärten bei der nachhaltigen Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung unterstützt. Mit Hilfe der 2013 entwickelten BAMBINI Box, die zahlreiche Materialien enthält und kostenfrei durch Kindertagesstätten entliehen werden kann, können die Inhalte über den eigentlichen Projektzeitraum im Kindergartenalltag vertieft werden.

- **Bus mit Füßen**
An zahlreichen Grundschulen wird der „Bus mit Füßen“ umgesetzt, der zu einem sicheren Schulweg zu Fuß motiviert. Dies steigert nicht zuletzt die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Schule, da die häufig anzutreffende unübersichtliche Verkehrssituation kurz vor Schulbeginn durch die Reduktion der Elterntaxis entlastet wird.
- **„Fair Move“ und „Vorfahrt fürs Klima“**
„Fair Move“ für die 5. und 6. Jahrgangsstufe und „Vorfahrt fürs Klima – und was bewegt uns morgen?“ für die 7. und 8. Jahrgangsstufe richten sich an Münchner Schülerinnen und Schüler weiterführender Schularten sowie an Lehrer und Multiplikatoren. In beiden Projekten bearbeiten die Schülerinnen und Schüler während eines Projekttages in drei unterschiedlichen Workshops handlungs- und ergebnisorientiert das Thema Mobilität unter verschiedenen Gesichtspunkten.
- **„Let's go“**
Das von der Theatergruppe Eukitea, dem MVV und dem KVR im Jahr 2013 konzipierte Stück richtet sich an Schülerinnen und Schüler ab 13 Jahren und thematisiert auf spannende und witzige Art Fragen der alltäglichen Fortbewegung: Wie komme ich von A nach B? Entspricht meine Verkehrsmittelwahl meinem Lebensgefühl? Welche Konsequenzen hat sie für mich, meine Mitmenschen und meine Umwelt? Das ca. 60-minütige Stück wird an verschiedenen weiterführenden Münchner Schulen gespielt.



Abb.: Das Theaterstück „Let's go“ (Quelle: MVV) und das Projekt Fair Move (Quelle: KVR)

3.3.2 Migrantinnen und Migranten

Das Kreisverwaltungsreferat hat in Zusammenarbeit mit der Münchner Volkshochschule Unterrichtsmaterialien für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Integrations- und anderen Deutschkursen entwickelt. Die Materialien mit dem Titel „München – meine Stadt. Gut und sicher unterwegs“ ermöglichen einen München-spezifischen Deutschunterricht zu den Themen Mobilität und Verkehrssicherheit. Das Material wird allen Anbietern von Integrations- und anderen Deutschkursen in München kostenfrei zur Verfügung gestellt.

3.4 Radverkehr

3.4.1 Öffentlichkeitsarbeit

Neben dem stetigen Ausbau und der qualitativen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sind auch „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation und Aufklärungsarbeit wichtige Bausteine einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit. Daher wirbt die „Radlhauptstadt München“ mit ihren Aktionen für ein entspanntes und rücksichtsvolles Miteinander und legt einen starken Fokus auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das vom Stadtrat 2009 bzw. 2011 beschlossene Programm „Radlhauptstadt München“ läuft zum Jahresende 2014 aus. Das Kreisverwaltungsreferat wird dem Stadtrat deshalb nach der Sommerpause einen Vorschlag für ein neues Programm ab 2015 vorlegen.

2013 wurden sowohl die bereits bewährten als auch neue Aktivitäten durchgeführt:

- Der vom KVR gemeinsam mit der Polizei entwickelte Flyer „Entspannt mobil – sicher unterwegs“ wurde neu aufgelegt und an zahlreichen Terminen verteilt.
- Der mobile Radl-Sicherheitscheck fand insgesamt 40 Mal statt:
In zwei großen Zelten haben die Radlerinnen und Radler dort die Möglichkeit, ihre Räder von fachkundigen Mechanikern kostenlos überprüfen zu lassen. Dabei stehen sicherheitsrelevante Bauteile wie Bremsen, Licht und Klingel im Vordergrund und die Besucherinnen und Besucher werden darüber aufgeklärt, was ein verkehrssicheres Fahrrad ausmacht. Kleinere Mängel an den Fahrrädern werden direkt vor Ort behoben, für größere Reparaturen wird an die Fachwerkstätten verwiesen. Zusätzlich wird für gegenseitiges Verständnis von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern geworben.

Auf das große Interesse an den Radl-Sicherheitschecks reagiert die Radlhauptstadt im Jahr 2013 mit einer Erweiterung des Angebots an ausgewählten Terminen. Ein neu entwickeltes, interaktives Radl-Quiz mit Fragen zu den Themen Verkehrsregeln, verkehrssicheres Fahrrad und Infrastrukturausbau sowie Veranstaltungshinweisen der Radlhauptstadt lädt junge und erwachsene Radlerinnen und Radler ein, ihr Wissen an einem großen Flachbildschirm zu testen.

Eine aktuelle Terminübersicht des Radsicherheitschecks wird auf der Webseite www.radlhauptstadt.de veröffentlicht.

- Ergänzend zu den oben genannten Terminen wurde im Jahr 2013 auch die „Schultournee – Check dein Rad!“ fortgesetzt, bei der SchülerInnen der 5./6. Jahrgangsstufe Wissenswertes zum Thema Radfahren, Sicherheit und Umweltschutz erfahren. Das pädagogische Modul ist als interaktive Quiz-Show gestaltet, im Anschluss folgt ein praktischer Baustein:

Bei der Radlwerkstatt überprüfen die Schülerinnen und Schüler mit Hilfe der „Radlchecker“ ihre Fahrräder auf Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit.

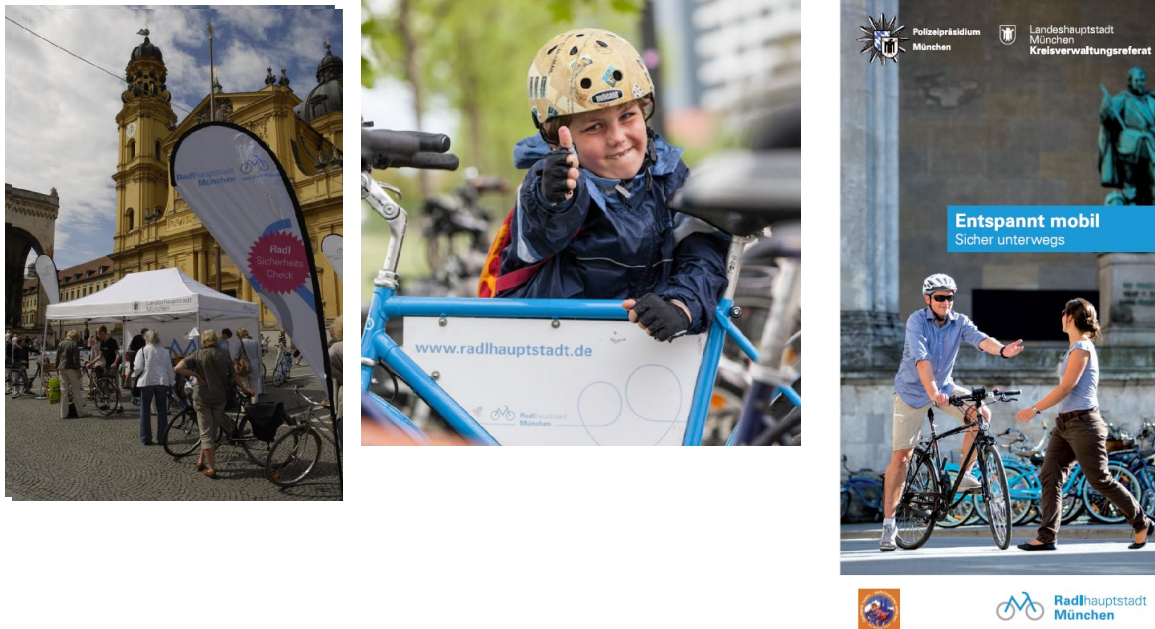


Abb.: Radl-Sicherheitscheck 2013, Schultournee und Titelseite des Flyers „Entspannt mobil – Sicher unterwegs“ (Quelle: KVR)

3.4.4 Infrastruktur und Verkehrssicherheit

Viele Radlerinnen und Radler fühlen sich gefährdet oder bedrängt, wenn sie sich bei oftmals stark kraftfahrzeugorientierter Infrastruktur im alltäglichen Stadtverkehr mit dem Fahrrad bewegen. Einige Autofahrerinnen und Autofahrer verstärken dieses subjektive Gefährdungsempfinden leider, indem sie Radfahrer, die sich auf den Fahrbahnen im Mischverkehr fortbewegen, als Störung ansehen und diese bedrängen oder sich zu riskanten Überholmanövern hinreißen lassen. Ein weiteres Problemfeld sind gefährliche und unfallträchtige Abbiegesituationen bei im Seitenraum und teilweise abgesetzt geführten Radwegen, sowie das rücksichtslose Verparken von Radwegen oder anderen Radverkehrsanlagen, wie Schutz- oder Radfahrstreifen, insbesondere durch den Lieferverkehr.

Gleichzeitig schädigt eine nicht unerhebliche Anzahl rücksichtsloser Radlerinnen und Radler auf der Fahrbahn und auf Fußgängerflächen das Image des Radverkehrs und reduziert damit die Akzeptanz für fahrradfreundliche Maßnahmen bei den anderen Verkehrsteilnehmern.

Zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und Einhaltung der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ist es neben Aufklärung, gezielter Öffentlichkeitsarbeit und regelmäßiger Kontrollen durch Polizei und Verkehrsüberwachung daher besonders wichtig, durch Verbesserungen der Infrastruktur und der Verkehrsordnung einem stetig steigenden Radverkehrsaufkommen verkehrssichere und den aktuellen Regeln der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen anzubieten.

Eine komfortable, gleichberechtigte und nachvollziehbare Infrastruktur beugt dem Fehlverhal-

ten aller Verkehrsteilnehmer am besten vor. Es hat sich gezeigt, dass es insbesondere bei der Sanierung von Fahrbahnen, Knotenpunkten und baulichen Radwegen nicht zielführend ist, sich nur auf das absolute gesetzliche Minimum an Verkehrssicherheitsstandards und den Bestandserhalt zu beschränken. Es sollten vielmehr immer auch gleich Verbesserungsmaßnahmen für den Rad- und Fußverkehr im Seitenraum mit umgesetzt werden.

Durch größere Lückenschlüsse und punktuelle Verbesserungen konnten bisher sowohl die Verkehrssicherheit im bestehenden Radverkehrsnetz verbessert, als auch punktuelle Gefahrenstellen entschärft werden.

Zu den aktuellen Maßnahmen zählen z.B. die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen und zahlreiche Optimierungen von Kreuzungen durch Aufbringen zusätzlicher Markierungen, kleinerer oder größerer baulicher Änderungen sowie die Anpassung von Lichtsignalanlagen.



Abb.: Fahrradstreifen Kapuzinerstraße (Quelle: Baureferat; Foto: Michael Lonhard)

Daneben wurden bisher 300 Einbahnstraßen im Stadtgebiet für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und 47 Fahrradstraßen eingerichtet. Dies führt neben einer besseren Durchlässigkeit der Stadtquartiere zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion beim Kraftfahrzeugverkehr in Tempo-30-Zonen und verstärkt das Bewusstsein um die Präsenz des Radverkehrs bei den Autofahrern.

Zusammen mit der Entkoppelung der Verkehrsarten auf schmalen gemeinsamen Rad- und Fußgängerwegen durch Umbeschilderung und Neumarkierung dienen diese Maßnahmen vorrangig der Entschärfung von Konflikten zwischen Radlern und Fußgängern durch die Verringerung unerlaubter Fahrten auf Gehwegen.

Der Radverkehr soll zudem überall dort, wo es möglich ist, auf der Straße im fließenden Verkehr mitgeführt werden. Radlerinnen und Radler fahren im Mischverkehr auf der Straße bei entsprechenden Rahmenbedingungen am sichersten, weil sie dort vom Kfz-Verkehr besser gesehen werden. Zudem entfallen durch die unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten hervorgerufenen Überholmanöver auf unzureichenden Seitenraumführungen mit Fußverkehrsgefährdung.

Bei der Anordnung der Benutzungspflicht von Radwegen sind von der Verkehrsbehörde auf Grund vom Gesetzgeber und der Rechtsprechung entwickelten Vorgaben zwischenzeitlich wesentlich engere Maßstäbe anzulegen, als dies bei Planung und Bau vieler Radwege in der Vergangenheit Standard war. Im Stadtgebiet gibt es rund 379 Radverkehrsanlagen, wo über die Anordnung der Benutzungspflicht zu entscheiden ist.

Das Kreisverwaltungsreferat überprüft gemäß dem Auftrag aus dem Grundsatzbeschluss Radverkehr von 2009 daher alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet systematisch auf die Aufrechterhaltung bzw. Aufhebung der Benutzungspflicht. Hierfür ist stets eine detaillierte Einzelfallprüfung auf Grundlage der besonderen örtlichen Verhältnisse erforderlich.

Begleitet wird die Aufhebung der Benutzungspflicht von entsprechender Aufklärungsarbeit. Denn das subjektive Sicherheitsempfinden vieler Radlerinnen und Radler hält diese oftmals vom Fahren auf der Straße ab, auch wenn die Benutzungspflicht aufgehoben wurde. Dazu setzt das Kreisverwaltungsreferat seit Oktober 2012 ein neues Schild an verschiedenen Stellen im Straßenverkehr ein. Dieses weist Auto- und Radverkehr gleichermaßen darauf hin, dass die Benutzungspflicht des vorhandenen Radwegs aufgehoben und das Radfahren auf der Straße explizit erlaubt ist.

Neben der oben angegebenen Einzelfallprüfung überprüft das Kreisverwaltungsreferat in einer internen Arbeitsgruppe systematisch die benutzungspflichtigen Radwege stadtviertelweise. Die Stadtbezirke Laim, Maxvorstadt, Schwabing-Freimann, Au-Haidhausen und Bogenhausen sind bereits geprüft. Derzeit befindet sich der Stadtbezirk Obergiesing in Prüfung.

Bis dato wurde von den 379 Straßenabschnitten mit benutzungspflichtigen Radwegen im Stadtgebiet die Radwegbenutzungspflicht an 84 Stellen aufgehoben und an 47 Stellen beibehalten. 16 weitere Abschnitte sind in Prüfung, in 17 Straßen steht die Aufhebung demnächst an, der Auftrag ans Baureferat zur Demontage der Beschilderung ist erteilt.

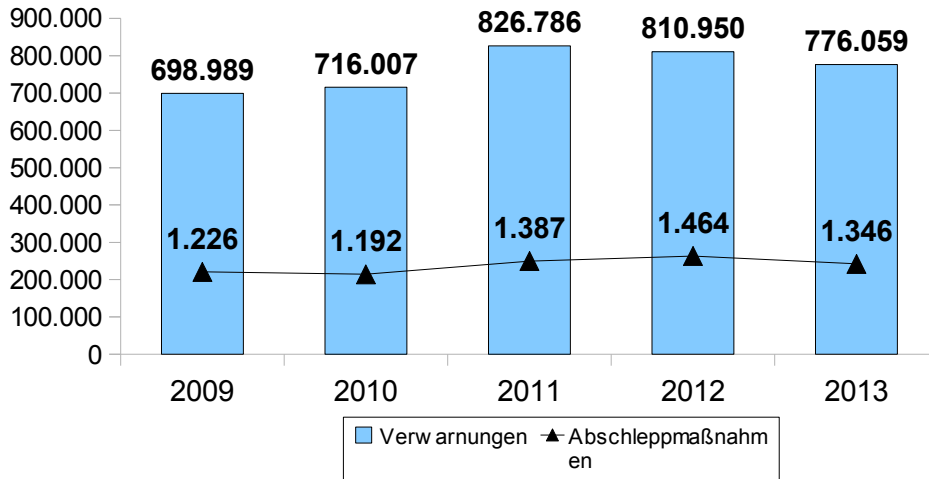
3.5 Verkehrsüberwachung

3.5.1 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Verkehrsüberwachung war 2013 regelmäßig im Schichtrhythmus in der Altstadt, in 49 Parklizenzgebieten, sowie im Neubaugebiet Riem tätig. Für die 187 Überwachungskräfte galten dabei vor allem folgende Überwachungsschwerpunkte: Kontrollen im Umfeld von Grundschulen, Behindertenparkplätze, Feuerwehranfahrtszonen, Fußgängerzonen, Gehwege und Radwege, Haltverbote, Parken in 2. Reihe, 5-Meter-Bereiche, Haltestellen des ÖPNV, Fußgängerüberwege sowie Verstöße gegen die Plakettenpflicht in der Umweltzone.

Im Rahmen der Kontrollen wurden 2013 insgesamt 776.059 Verstöße vor Ort festgestellt. Aufgrund besonderer Behinderung bzw. Gefährdung musste in 1.346 dieser Fälle zudem die Anordnung zum Abschleppen bei der Polizei eingeholt werden.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Zahlen der letzten fünf Jahre. Die signifikante Steigerung der Verwarnungszahlen in den Jahren bis 2011 ist dabei in erster Linie auf die Eröffnung neuer Parkraum-Management-Gebiete zurückzuführen. Der Rückgang 2013 ist durch die Erhöhung der Verwarnungsgelder im Bereich Kurzparkverstöße zu erklären.



3.5.2 Überwachung des fließenden Verkehrs

Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

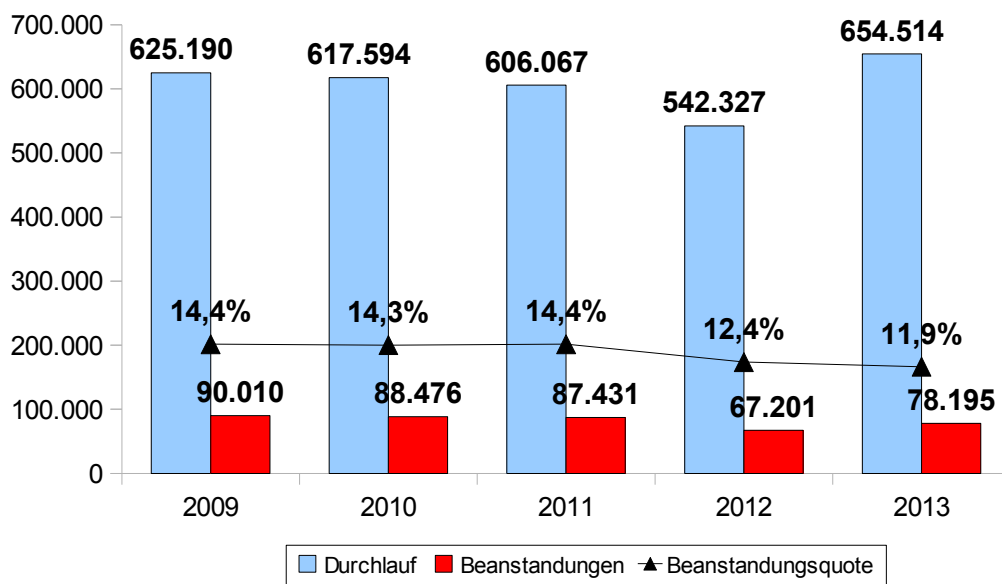
Im Jahr 2013 kontrollierte die Verkehrsüberwachung mit ihren 5 Radarfahrzeugen in Tempo 30 Zonen insgesamt 654.514 Kraftfahrzeuge. In 78.195 Fällen wurden Geschwindigkeitsverstöße festgestellt, was einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 11,9% entspricht. Im regelmäßigen Messprogramm befanden sich Ende des Jahres 621 Örtlichkeiten.

Überwachungsschwerpunkte bildeten insbesondere das Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen. Straßenzüge, in denen sich Unfälle ereigneten, wurden daneben ebenso in die Überwachung einbezogen, wie solche auf Antrag der Bezirksausschüsse, nach

Empfehlungen aus Bürgerversammlungen sowie nach Prüfung aufgrund sonstiger begründeter Forderungen von Anwohnern.

Bei den mit Pkw begangenen Verstößen betrug in 86 % der Fälle die Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit bis zu 15 km/h, in weiteren 10 % um 16 bis zu 20 km/h, womit in diesen Fällen ein Verwarnungsgeld fällig wurde. Immerhin noch 4 % aller beanstandeten Pkw waren mehr als 21 km/h zu schnell. Neben einem Bußgeld von mindestens 80 Euro kam in diesen Fällen ein Punkteeintrag in das Verkehrszentralregister in Flensburg hinzu sowie bei einer Überschreitung ab 31 km/h grundsätzlich auch ein Fahrverbot.

Die Grafik zeigt die Entwicklung der Zahl der gemessenen Fahrzeuge und der Beanstandungen im Verhältnis zueinander in den zurückliegenden fünf Jahren. Im Jahr 2013 war der bislang niedrigste Wert bei der Beanstandungsquote zu verzeichnen, was den Erfolg der regelmäßigen Kontrollen belegt.



Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Neben den mobilen Kontrollen war auch 2013 die einzige durch die Verkehrsüberwachung betriebene stationäre Messanlage im Bereich Tegernseer Landstraße/McGraw-Graben im Einsatz. Dort wurde die Geschwindigkeit von 2.525.686 Fahrzeugen kontrolliert. 16.834 bzw. 0,7 % der Fahrzeuge waren hier zu schnell unterwegs, was je nach Höhe der Überschreitung ebenfalls ein Verwarnungsgeld oder eine Ordnungswidrigkeitenanzeige mit Bußgeld, Punktemeldung und möglicherweise ein Fahrverbot nach sich zog.

Überwachung von Radfahrern

Bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im fließenden Verkehr war die Verkehrs-

überwachung 2013 auch bei Verstößen von Radfahrern aktiv, wobei der Schwerpunkt in Fußgängerbereichen lag. Bei durchgeführten Kontrollen musste in 1.986 Fällen ein Verwarnungsgeld entweder direkt vor Ort erhoben werden oder es erging nach vorausgehender Personalienüberprüfung eine schriftliche Verwarnung auf dem Postweg. Die Kontrollen erfolgten in enger Kooperation mit dem Polizeipräsidium München im Rahmen der Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“

3.5.3 Erlass von Fahrtenbuchaufgaben

Die Verkehrsüberwachung ist auch zuständig für den Erlass von Fahrtenbuchaufgaben gegen Fahrzeughalter, mit deren Fahrzeug eine Straftat oder ein gravierender Verkehrsverstoß (z.B. Nötigung, Unfallflucht, beträchtliche Geschwindigkeitsüberschreitung) begangen wurde, und die verantwortliche Person - auch aufgrund fehlender Mitwirkung des Fahrzeughalters - nicht ermittelt werden konnte.

In 105 solcher Fälle wurde im Jahr 2013 in der Regel für die Dauer von 6 Monaten die Führung eines Fahrtenbuches angeordnet, damit innerhalb des Führungszeitraums der verantwortliche Fahrer bei erneuten Vergehen ermittelt werden konnte. Daneben erfüllt eine Fahrtenbuchaufgabe auch den Zweck, neuerlichen Verstößen präventiv vorzubeugen.

3.6 Verkehrssteuerung

3.6.1 Lichtzeichenanlagen (LZA)

Etwa 1140 Lichtzeichenanlagen sind im Stadtgebiet das maßgebliche Instrument zur Verkehrssteuerung. Sie tragen erheblich dazu bei, allen Verkehrsteilnehmern ein Höchstmaß an Sicherheit im Straßenraum zu ermöglichen.

Das Kreisverwaltungsreferat als zuständige Verkehrsordnungsbehörde überprüft und optimiert die Lichtzeichenanlagen. Bei Neuplanungen und Optimierungen werden neueste Erkenntnisse berücksichtigt. So wird dem demografischen Wandel dadurch Rechnung getragen, dass auch an leistungskritischeren Kreuzungen die Mindestgehzeiten für die Fußgänger erhöht werden. Dies bedeutet, dass Fußgänger, welche bei Grün starten, mindestens die Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn erreichen können, ehe die Ampel wieder auf Rot schaltet. Zusammen mit der jeweils folgenden Schutzzeit (Zeit vom Grünende bis zum Grünbeginn für die querenden Autos) ist gewährleistet, dass auch langsamere, häufig ältere Mitbürger, aber auch Kinder, die Fahrbahn sicherer überqueren können.

Entsprechend dem Auftrag des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans wurden im Stadtgebiet weitere Grüne Wellen optimiert. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass Konstellationen vermieden werden, die Autofahrer dazu verleiten, durch überhöhte Geschwindigkeit eine Folge-LZA gerade noch passieren zu können.

Um die sichere Führung der Verkehrsteilnehmer im Kreuzungsbereich zu erhöhen, werden ständig situationsangepasste Markierungsänderungen durchgeführt, z.B., um beim Abbiegen die Sicht auf den Gegenverkehr zu verbessern.

3.6.2 Tunnelsicherung

In München erfolgt die Ausstattung neuer Straßentunnel generell nach der aktuellen Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln. Bestehende Straßentunnel werden sukzessive nachgerüstet, um den aktuellen Standard auch weiterhin gewährleisten zu können.

Die durch den ADAC durchgeführten Tunneltests der vergangenen Jahre bestätigten mit sehr positiven Bewertungen den guten Sicherheitsstandard der Straßentunnel in München.

Neben dem Neubau des Tunnelkomplexes Mittlerer Ring Südwest wurde 2013 begonnen, im laufenden Betrieb die Leit- und Sicherheitstechnik des im Jahre 2000 fertiggestellten Petuertunnels auf den neuesten sicherheitstechnischen Stand zu bringen.

Dort wurde auch eine Geschwindigkeitsmessanlage eingebaut. Ähnlich wie im Richard-Strauss-Tunnel schon bewährt, wird auch hier durch die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Verkehr künftig spürbar homogener fließen. Speziell in den Verflechtungsbereichen sinkt die Unfallgefahr erheblich. Liegen bereits Störungen im Tunnel vor, wird durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit dazu beigetragen, die Sicherheit von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu erhöhen.

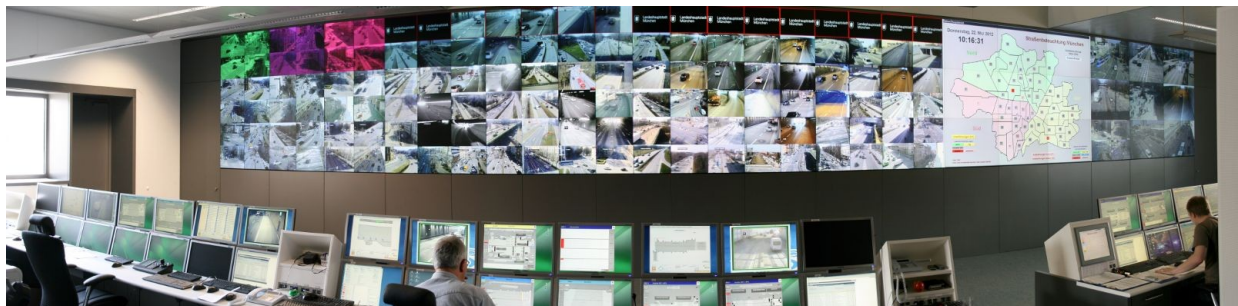


Abb.: Verkehrsleitzentrale München (Quelle: KVR)

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung auf dem Mittleren Ring kommt es auch in den Münchner Straßentunneln immer wieder auch zu Unfällen. Nach wie vor sind Spurwechselvorgänge die häufigste Ursache. Durch das schnelle und verantwortungsbewusste Handeln der Operatorinnen und Operatoren in der Verkehrsleitzentrale München sowie mit Hilfe der Sicherheitseinrichtungen in den neuen Straßentunneln wurden Folgeunfälle und zahlreiche Tunnel Sperren vermieden. Dadurch konnten die Auswirkungen auf das übrige Stadtgebiet, z.B. durch Ausweichverkehr, reduziert werden.

3.6.3 Sehbehinderte und Blinde

Innerhalb des Mittleren Ringes, einschließlich des Mittleren Rings selbst, werden bei Neubau oder Austausch alle LZA grundsätzlich mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte (ZEB) ausgestattet. Angestrebt wird ein hoher Grad an Vollausstattung (mit taktilen-, akustischen- und Orientierungssignalgebern), wobei der Ausstattungsumfang von den örtlichen und verkehrstechnischen Bedingungen abhängt. Damit ist dem besonders starken Fußgängeraufkommen und dem damit verbundenen höheren Anteil an Blinden und

Sehbehinderten in diesem Bereich Rechnung getragen.

Außerhalb des Mittleren Ringes werden an von Fußgängern besonders stark frequentierten Örtlichkeiten (z.B. Umsteigepunkten des ÖPNV) oder in der Nähe von Krankenhäusern, Altenheimen, Behinderteneinrichtungen und ähnlichem ZEB obligatorisch installiert; darüber hinaus allerdings nur bei konkretem Bedarf.

Diese Vorgehensweise bedeutet, dass jährlich ca. 2/3 aller zu erneuernden LZA und der zusätzlichen LZA-Neubauten (somit ca. 25 LSA) standardmäßig mit ZEB ausgeführt werden und dem Sicherheitsanspruch der blinden und sehbehinderten Mitbürger in hohem Maße Rechnung getragen werden kann.

3.7 Baustellen

Die Zahl der vom Kreisverwaltungsreferat zu genehmigenden Baustellen auf öffentlichem Verkehrsgrund ist auch im Jahr 2013 weiterhin steigend. Brachte das Jahr 2012 eine neue Rekordmarke von 20.817 Baustellen und Großbaustellen im Stadtgebiet, stieg die Zahl 2013 auf insgesamt 21.962. Auch für das erste Halbjahr 2014 deutet sich eine weitere Steigerung an.

Für jede dieser Baustellen wird eine verkehrsrechtliche Anordnung erstellt, in der die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit im Baustellenbereich durch Beschilderung, Markierung und Absperrungen festgelegt werden. Maßgebende Rechtsgrundlage für alle verkehrslenkenden, -beschränkenden, oder -verbotenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen oder auf Privatgrund mit tatsächlich-öffentlichem Verkehr aus Anlass von Arbeiten im Straßenraum ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt zusätzlich nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).

Oberster Grundsatz für die Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnungen für Baustellen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Um dies zu erreichen, sind in vielen Fällen zunächst Ortsbegehungen und Besprechungen mit den Baufirmen notwendig. Dabei ist zu entscheiden, wie beispielsweise die Baumaßnahme vor Ort abgesichert, der Verkehr umgeleitet, die Lichtsignalanlage umprogrammiert, der Fußgänger und Radfahrer speziell gesichert und geführt wird. Sind diese Punkte und weitere geklärt, erfolgt die Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung und die Darstellung der Maßnahmen im Regelplan.

Mit der Übergabe der verkehrsrechtlichen Anordnung und dem Regelplan ist die Arbeit allerdings für das Kreisverwaltungsreferat noch nicht erledigt. Ob vor Ort tatsächlich auch alles umgesetzt, beschildert und markiert wurde, bedarf in vielen Fällen der Kontrolle.

Mit Beschluss vom 19.02.2014 hat der Stadtrat u.a. die Einrichtung von drei Stellen für Baustellenkontrollen im gesamten Stadtgebiet beschlossen. Der Aufgabenbereich des Baustellenkontrollteams umfasst die Kontrolle der vom Kreisverwaltungsreferat festgelegten Verkehrssicherungsmaßnahmen vor Ort, die Feststellung und Protokollierung von Mängeln und die Veranlassung der umgehenden Beseitigung durch die Baufirmen.

Der voraussichtliche Beginn des Einsatzes des Baustellenkontrolldienstes erfolgt, auch abhängig von der Personalgewinnung, Ende des Jahres 2014.

3.8 Fahrerlaubnisse

Die Fahrerlaubnisbehörde der Landeshauptstadt München ist für die Sicherheit im Straßenverkehr zuständig und hat dafür zu sorgen, dass nur geeignete und befähigte Verkehrsteilnehmer am Straßenverkehr teilnehmen. Im Jahr 2013 überprüfte deshalb die Fahrerlaubnisbehörde der Landeshauptstadt München bei über 24.000 Fahrerlaubnisbewerbern im Rahmen eines Antragsverfahrens auf Erteilung einer Fahrerlaubnis die Eignung und Befähigung.

Neben der großen Anzahl von Fahrerlaubnisbewerbern, die jedes Jahr einen Führerschein neu erwerben, musste die Fahrerlaubnisbehörde auch bei Fahrerlaubnisinhabern über 10.000 Maßnahmen für die Verkehrssicherheit ergreifen.

In vielen Fällen mussten Maßnahmen nach dem Mehrfachtäter-Punktsystem ergriffen werden. Hierbei erhielten bisher die Fahrzeugführer bei Erreichen von 8 Punkten eine Verwarnung, bei Erreichen von 14 Punkten wurde ein Aufbauseminar angeordnet. Beging der Fahrerlaubnisinhaber trotz dieser Vorschaltmaßnahmen weitere Verkehrsverstöße, die zu Eintragungen im Verkehrszentralregister führten und erreichte der Betroffene 18 Punkte, wurde die Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörde entzogen. Mit der Einführung des neuen Punktsystems zum 01.05.2014 soll in diesem Bereich einerseits eine Vereinfachung für die Verwaltungsbehörden als auch mehr Transparenz der behördlichen Maßnahmen für die Bürger erreicht werden.

Neben den allgemeinen Verkehrszuwendungen sind es vor allem die Teilnahmen am Straßenverkehr unter Alkohol- und Betäubungsmittelinfluss, die entsprechende Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde notwendig machen. Durch die behördlichen Maßnahmen verloren Fahrerlaubnisinhaber im Jahr 2013 in weit mehr als 1000 Fällen die Fahrerlaubnis. In vielen Fällen werden hier Drogenkontrollprogramme und Alkoholabstinenznachweise oder medizinisch-psychologische Begutachtungen angeordnet, die auch mit dem Entzug der Fahrerlaubnis enden können. Es sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass die gleichen Maßnahmen auch getroffen werden müssen, wenn Betroffene mit einem fahrerlaubnisfreien Fahrzeug wie z.B. dem Fahrrad unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Auch hier kann die Fahrerlaubnis entzogen und das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen untersagt werden. Allein 165 Personen wurde im Jahr 2013 das Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge untersagt.

Auch bei Aggressionsdelikten wie z.B. Körperverletzung, Nötigung, Bedrohung, Beleidigung bestehen Zweifel an der Fahreignung, auch dann, wenn die Taten nicht im Straßenverkehr begangen wurden.

Aufgrund des demographischen Wandels erhält die Fahrerlaubnisbehörde immer mehr Mitteilungen über Altersauffälligkeiten im Straßenverkehr. Auch hier muss überprüft werden, ob die Betroffenen noch in der Lage sind, den Anforderungen im Straßenverkehr gerecht zu

werden. Des Weiteren werden häufig ärztliche Gutachten z.B. bei mangelndem Sehvermögen, Diabetes, Herzerkrankungen, Schlaganfällen, Epilepsie usw. angeordnet, um im Einzelfall festzustellen, ob von den Betroffenen eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer ausgehen kann.

Insgesamt trägt die Fahrerlaubnisbehörde neben den hauptsächlich repressiven polizeilichen und gerichtlichen Maßnahmen mit einer Vielzahl von präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

4. Fazit und Ausblick

Die vorgelegten Zahlen und auch die Berichte über die Bemühungen des Kreisverwaltungsreferats zur Gewährleistung eines sicheren Straßenverkehrs zeigen, dass sich die Verkehrssicherheitslage nach wie vor auf einem stabilen Niveau hält. Die wichtigsten Kennziffern schwanken im Bereich der statistischen Zufälligkeit.

Erfreulich ist der Rückgang der Schwerverunglückten im Radverkehr seit 2011. Besonders erfreulich ist, dass erneut auch im Jahr 2013 kein Schulkind auf dem Schulweg getötet wurde. Beides zeigt, dass die gemeinsame Arbeit des Kreisverwaltungsreferates (Überwachung, Aufklärung, Veranstaltungen etc.) und der Polizei richtig und wichtig ist.

Verstärktes Augenmerk muss künftig auf die Gruppe der Seniorinnen und Senioren gelegt werden. Sie weisen die stärksten Steigerungsraten bei den Unfällen mit verletzten und getöteten Personen auf.

Über die Reaktion auf aktuelle Entwicklungen hinaus werden Handlungsbedarf und Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und weiteren Senkung der Unfallzahlen gesehen. Sie könnten gehoben werden, wenn das Kreisverwaltungsreferat die Verkehrssicherheitsarbeit unter stärkerer Berücksichtigung der aktuellen Unfallforschung betreiben und seine Verwaltungsstrukturen optimieren könnte.

Auch von Seiten verschiedener Partner werden verstärkte Bemühungen angemahnt.:

- Die Polizei würde eine Verstärkung der erfolgreichen Kooperation mit der Stadt sehr begrüßen. Aktuell arbeitet das Polizeipräsidium München (PPM) daran, das Programm der Staatsregierung „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München mit Leben zu füllen und das dort verankerte Ziel, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten bis 2020 um 30% zu senken, auch innerhalb der Zuständigkeit des PPM umzusetzen. Die LH München ist mit Schreiben des Innenministeriums aufgefordert, das Programm mit konkreten Maßnahmen aktiv zu unterstützen.
- Der „Arbeitskreis Miteinander Mobil in München“, in dem sämtliche Partner der Verkehrssicherheitsarbeit von der Verkehrswacht bis zum ADAC und ADFC, von Green City bis zur Polizei zusammen arbeiten, empfiehlt eine Kampagne zur Förderung des entspannten und rücksichtsvollen Miteinanders im Verkehr.

Wie bereits im letzten Jahr angekündigt legt das Kreisverwaltungsreferat hierzu dem Stadtrat nach der Sommerpause eine Beschlussvorlage zur Erstellung eines „Kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts für die Landeshauptstadt München“ vor.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Dr. Dietrich, und die zuständige Verwaltungsbeirätin/der zuständige Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III Straßenverkehr, haben von der Bekanntgabe Kenntnis genommen.

II. Bekanntgegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr.Blume-Beyerle
Berufsmäßiger Stadtrat

III. Abdruck von I. mit II.
über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt

IV. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 12

Zu IV.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Polizeipräsidium München
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
zur Kenntnis.
5. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III
zur weiteren Veranlassung.

Am
Kreisverwaltungsreferat - GL 12