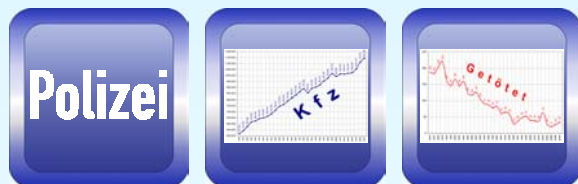




Polizeipräsidium München

Verkehrsbericht 2013



Bayern mobil -
sicher ans Ziel.

Verkehrssicherheit 2020



Stadt München



Landkreis München



Landkreis Starnberg





Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Bayerische Staatsministerium des Innern hat mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „**Bayern mobil - sicher ans Ziel**“ die Rahmenziele für die kommenden Jahre gesteckt. Daraus leiten sich für das Polizeipräsidium München insbesondere diese Ziele ab:

- Senkung der Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten und Verkehrstoten
- Bekämpfung besonderer Unfallgefahren
- Optimierung des Schutzes von Kindern, Fußgängern und Radfahrern
- verstärkte Berücksichtigung von Belangen älterer Menschen

Der vor Ihnen liegende Verkehrsbericht 2013 ist die Grundlage für die strategische und konzeptionelle Zielsetzung des Polizeipräsidiums München im Bereich der Verkehrssicherheit. Neben der Verkehrsunfallentwicklung werden die Tätigkeiten und Ergebnisse der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt.

Bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit im Zuständigkeitsbereich sind neben den Unfallzahlen demographische Entwicklungen zu berücksichtigen. So haben die Einwohnerzahlen, aber auch die Kfz-Zulassungen, im Ballungsraum München kontinuierlich zugenommen und im Jahr 2013 einen Höchststand erreicht. Hinzu kommt die immense Anzahl der täglichen Pendlerströme, von jährlichen Messebesuchern und steigende Zahlen im Tourismusbereich.

In den zurückliegenden Jahren stiegen auch die Gesamtunfallzahlen an, was weitgehend auf die Anzahl der polizeilich registrierten Kleinunfälle zurückzuführen ist. Dagegen befindet sich im zurückliegenden 10-Jahreszeitraum die Anzahl der schwerwiegenden Verkehrsunfälle mit Sachschaden sowie der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf etwa gleichem Niveau. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten pro 100.000 Einwohner ist im Jahr 2013 auf dem niedrigsten Stand der letzten 10 Jahre.

Bei all den statistischen Daten muss uns jedoch immer bewusst sein, dass durch Verkehrsunfälle, gerade mit schweren Folgen oder gar tödlichem Ausgang, eine Vielzahl von Menschen beeinträchtigt wird. Ehepartner, Kinder, Eltern, Freunde und Kollegen werden psychisch, teilweise auch finanziell schwer belastet. Schwerste Verletzungen sind häufig mit lebenslangen gesundheitlichen Beeinträchtigungen verbunden. Finanzielle Folgeschäden werden nicht immer vollständig von Versicherungen abgedeckt.

Für das Polizeipräsidium München lassen sich die **Unfallzahlen des Jahres 2013** im Vergleich zum Vorjahr auf folgende Kernaussagen zusammenfassen:

- mehr Unfälle mit Sachschäden
- geringfügige Erhöhung der Leichtverletzten
- weniger Schwerverletzte
- mehr Tote

Die Zahl der Verletzten bei Verkehrsunfällen ist leicht angestiegen (+ 0,8 %); der Anteil der Schwerverletzten hat sich - wie schon im Vorjahr - weiter reduziert (- 3,2 %).

Im Jahr 2013 haben sich 23 tödliche Verkehrsunfälle und damit einer mehr als im Jahr 2012 ereignet. Dabei starben 27 Menschen - vier mehr als im Vorjahr.



Bei den Unfällen unter Alkoholeinfluss ist ein Rückgang von 15,7 % zu verzeichnen. Erfreulich ist auch, dass die Zahl der hierbei Verletzten deutlich zurückging (- 28,5 %). **Ein** Verkehrsunfall mit drei Toten und einem Schwerstverletzten hat uns jedoch schmerzhaft vor Augen geführt, welche tragischen Folgen es haben kann, wenn ein Fahrzeug unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr geführt wird.

Auch offensivem und damit riskantem Fahren, das sich besonders durch überhöhte Geschwindigkeit zeigt, werden wir im Rahmen unserer Verkehrsüberwachung immer ein besonderes Augenmerk widmen. Aus diesem Grund haben wir unser Verfahren zur Festlegung von Geschwindigkeitsmessstellen und -kontrollen weiterentwickelt. Nach dem deutlichen Anstieg der Geschwindigkeitsunfälle im Vorjahr ist 2013 wieder ein Rückgang festzustellen. Trotzdem ist überhöhte Geschwindigkeit noch immer eine Hauptunfallursache.

Verkehrsunfälle sind in den meisten Fällen keine schicksalhaften Ereignisse. Ich wünsche mir deshalb, dass sich alle Verkehrsteilnehmer wieder mehr die Grundregel des § 1 der Straßenverkehrsordnung zu eigen machen:

***„ Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht
und gegenseitige Rücksicht.“***

Durch die Einhaltung dieser Grundregel leisten alle Verkehrsteilnehmer einen wesentlichen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Aktive Verkehrsteilnahme in der Großstadt heißt, Verantwortung auch für andere, insbesondere für unsere „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, zu übernehmen.

Wir haben unserer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Mosaikstein hinzugefügt und die Videofilmreihe „**Obacht gebn - sicher ans Ziel!**“ gestartet. Mit dieser Filmreihe wollen wir das „Miteinander im Straßenverkehr“ fördern, indem wir zielgruppenorientiert über gesetzliche Regelungen und Risiken informieren, Verkehrsteilnehmer für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisieren sowie Tipps geben, wie man durch eigenes Verhalten seine Sicherheit erhöhen kann.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums München werden auch im Jahr 2014 rund um die Uhr für die Sicherheit aller Menschen im Ballungsraum München eintreten. Wir werden immer wieder darin bestätigt, dass die polizeiliche Verkehrsüberwachung gleichzeitig einen wichtigen Bestandteil bei der Kriminalitätsbekämpfung darstellt.

Wir werden weiterhin Ihr verlässlicher Ansprechpartner sein und eng mit den zuständigen Stellen von Stadt und Landkreis zusammenarbeiten. Gerade vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Bevölkerung sowie der damit verbundenen Zunahme des Individualverkehrs appelliere ich aber auch an Sie:

„Helfen Sie aktiv mit - für mehr Sicherheit im Straßenverkehr!“

Ihr

Robert Kopp
Polizeivizepräsident



Inhalt

1. Strukturdaten	6
2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich	7
2.1 Gesamtüberblick	7
2.2 Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2013	10
2.3 Langzeitvergleiche	12
2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)	14
2.4.1 Getötete	15
2.4.2 Schwer Verunglückte	18
2.5 Besondere Altersgruppen	21
2.5.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)	21
2.5.2 Senioren (ab 65 Jahre)	24
2.6 Besondere Beteiligungsarten	27
2.6.1 Fußgänger	27
2.6.2 Radfahrer	30
2.7 Besondere Unfallarten	33
2.7.1 Alkoholunfälle	33
2.7.2 Drogenunfälle	35
2.7.3 Schulwegunfälle	37
2.7.4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	40
3 Verkehrssicherheitsarbeit	41
3.1 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit	41
3.2 Unfallkommission	44
3.3 Besondere Verkehrskampagnen	46
3.4 Verkehrsüberwachung	47
4 Verkehrsdelikte / Maßnahmen	49
4.1 Gesamtüberblick	49
4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)	50
4.3 Alkohol	52
4.4 Drogen	53
4.5 Ordnungswidrigkeiten	54
4.5.1 Rotlicht	56
4.5.2 Geschwindigkeit	56
5. Straßenbauliche Veränderungen	57
6. Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung	57
7. Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ 2020	58
8. Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen	60
8.1 Landeshauptstadt München	60
8.2 Landkreis München	66
8.3 Teilbereich Landkreis Starnberg	72
Anhang	
Definitionen	75



1. Strukturdaten

Das Polizeipräsidium München ist für die Landeshauptstadt München, den Landkreis München und einen Teil des Landkreises Starnberg (Gemeinde Krailling und Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting) zuständig.



- Nord-Süd-Ausdehnung: 42,7 km
- Ost-West-Ausdehnung: 36,0 km
- Länge der Stadtgrenze der LH München¹: 118,7 km
- Pendlerströme täglich¹: ca. 480.000 Personen
- ÖPNV täglich¹: ca. 1.815.000 Beförderungen¹
- Gästeübernachtungen²: 12.366.261
- Fluggäste¹: 38.360.604
- Messebesucher³: ca. 2.300.000
- Bevölkerungsdichte: 4.633 Einwohner/qkm (Landeshauptstadt München)

Straßennetz Fläche Kfz-Bestand	Gesamtbereich PP München	Landeshauptstadt München	Landkreis München	Teilbereich Landkreis Starnberg
Länge des öffentlichen Straßennetzes	3.760 km	2.263 km	1.431 km	66 km
Fläche	994 qkm	311 qkm	667 qkm	16 qkm
Kraftfahrzeugbestand	1.039.564	771.625	267.939	keine Angaben möglich
- Pkw	897.899	674.394	223.505	
- Kräder/Kleinkräder	75.275	55.889	19.386	
- Lkw/Omnibusse	47.804	32.463	15.341	
- sonstige Kfz / Anhänger	18.586	8.879	9.707	

Quelle: Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (LfSt.) - Stand 12/2012

Einwohner	Alter	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner	Anteil	Einwohner
Kinder	bis 13 J.	225.017	13 %	175.815	12 %	49.202	15 %	keine Angaben in Altersgruppen möglich
Jugendliche	14-17 J.	39.938	2 %	30.634	2 %	9.304	3 %	
junge Erwachsene	18-24 J.	168.401	10 %	144.501	10 %	23.900	7 %	
Erwachsene	25-64 J.	1.010.500	57 %	833.577	58 %	176.923	54 %	
Senioren	ab 65 J.	321.362	18 %	254.947	18 %	66.415	20 %	
Gesamt:		1.776.622 inkl. Einw. STA		1.439.474		325.744		11.404

Quelle: Statistisches Jahrbuch 2013 der LH München / Bayer. Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung

1 Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt München 2013
 2 Nur LH München: Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt München 2013
 3 Messe München, Jahresergebnis 2013



2. Verkehrsunfallentwicklung im Zuständigkeitsbereich

(Landeshauptstadt München, Landkreis München, Teilbereich Landkreis Starnberg)

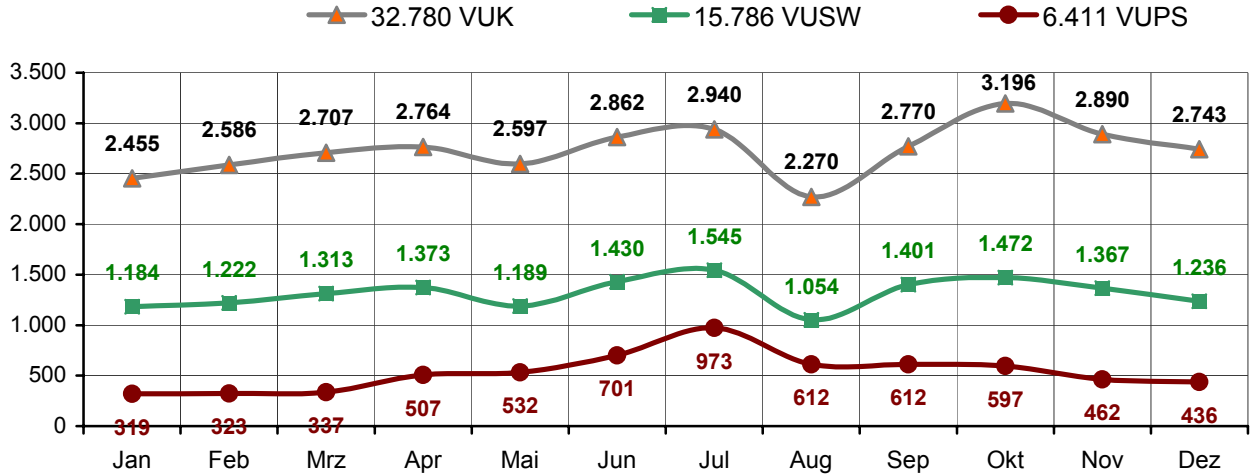
2.1 Gesamtüberblick

	Gesamtbereich		Fälle	+/- %
	2012	2013		
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	52.839	54.977	+2.138	4,0% ↗
- VU mit Sachschaden gesamt	46.433	48.566	+2.133	4,6% ↗
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	30.837	32.780	+1.943	6,3% ↗
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	15.596	15.786	+190	1,2% ↗
- VU mit Personenschaden VUPS	6.406	6.411	+5	0,1% ↗
-- dabei Verletzte gesamt	7.737	7.801	+64	0,8% ↗
> Leichtverletzte	6.932	7.022	+90	1,3% ↗
> Schwerverletzte	805	779	-26	-3,2% ↘
-- dabei Getötete	23	27	+4	17,4% ↗
Geschwindigkeitsunfälle	714	632	-82	-11,5% ↘
- dabei Verletzte	433	415	-18	-4,2% ↘
- dabei Getötete	8	12	+4	50,0% ↗
Alkoholunfälle	527	444	-83	-15,7% ↘
- dabei Verletzte	270	193	-77	-28,5% ↘
- dabei Getötete	1	5	+4	400,0% ↗
Drogenunfälle	46	46	+0	0,0% →
- dabei Verletzte	27	26	-1	-3,7% ↘
- dabei Getötete	0	4	+4	↗
Fluchtunfälle	13.157	13.241	+84	0,6% ↗
- dabei Verletzte	671	604	-67	-10,0% ↘
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Schulwegunfälle	123	115	-8	-6,5% ↘
- dabei verletzte Schüler	133	120	-13	-9,8% ↘
- dabei getötete Schüler	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	3.852	3.760	-92	-2,4% ↘
- dabei verletzte junge Erwachsene	850	808	-42	-4,9% ↘
- dabei getötete junge Erwachsene	2	2	+0	0,0% →
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	3.800	4.002	+202	5,3% ↗
- dabei verletzte Senioren	833	898	+65	7,8% ↗
- dabei getötete Senioren	9	12	+3	33,3% ↗
Fußgängerunfälle	976	1.004	+28	2,9% ↗
- dabei verletzte Fußgänger	810	861	+51	6,3% ↗
- dabei getötete Fußgänger	7	11	+4	57,1% ↗
Radfahrerunfälle	2.873	2.767	-106	-3,7% ↘
- dabei verletzte Radfahrer	2.571	2.453	-118	-4,6% ↘
- dabei getötete Radfahrer	6	3	-3	-50,0% ↘

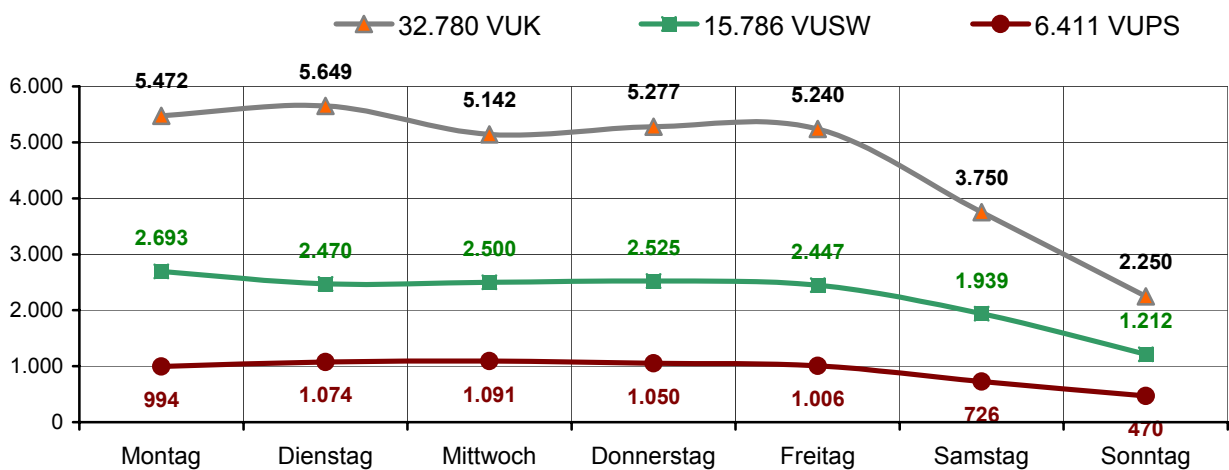


54.977 Verkehrsunfälle - Aufgliederung in Jahres- / Tageszeit

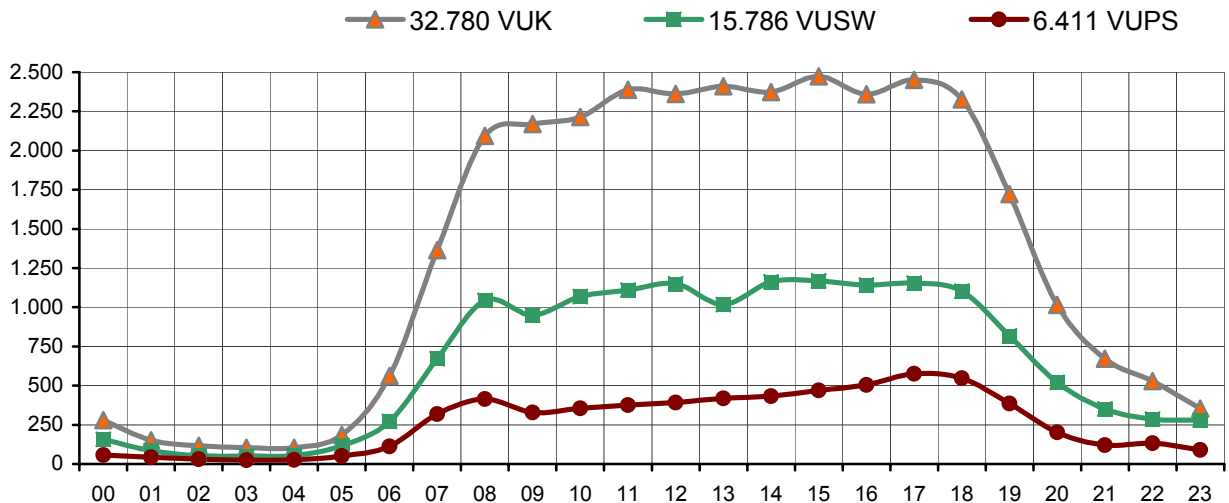
- Verteilung auf Monate



- Verteilung auf Wochentage

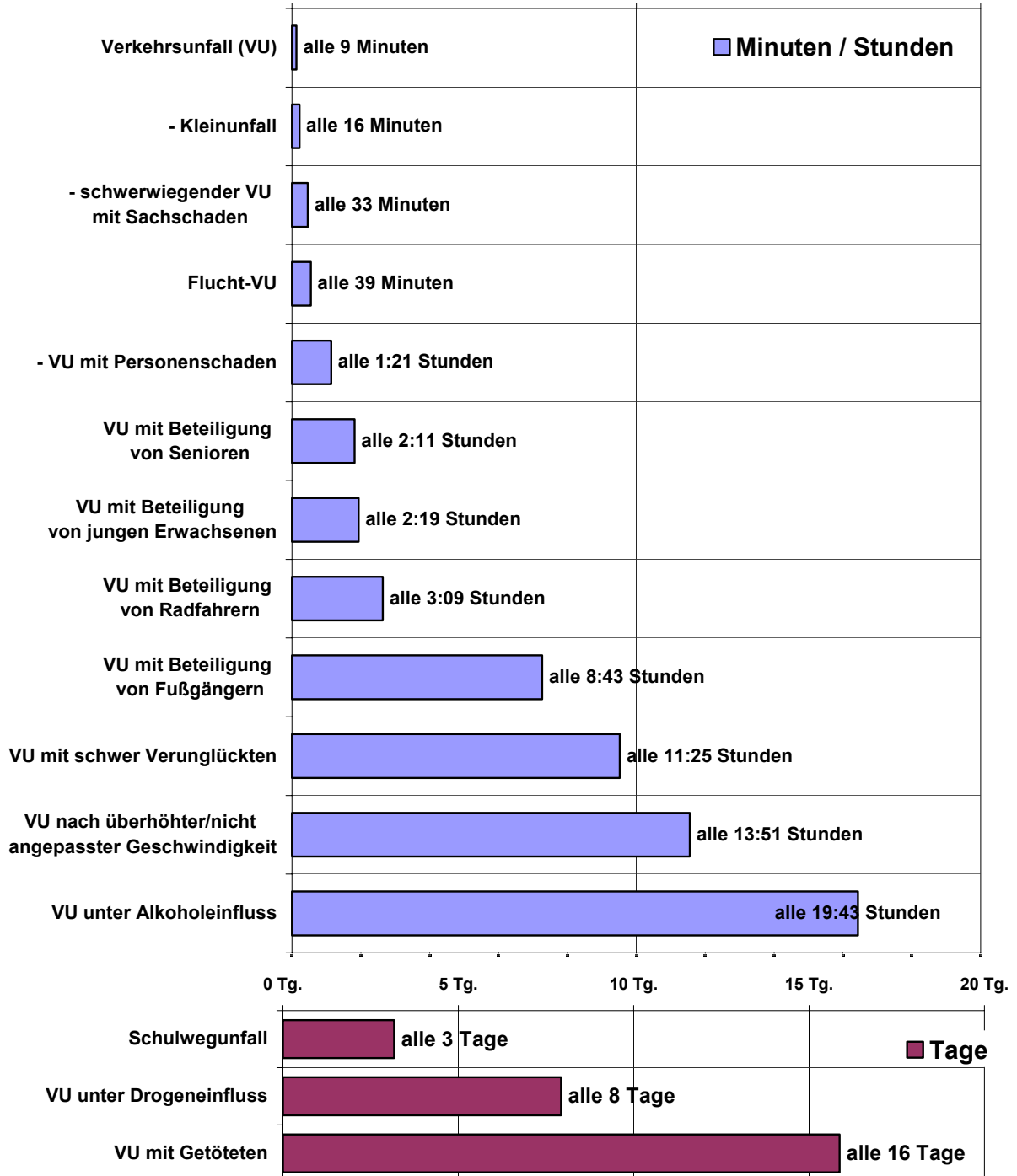


- Verteilung auf Tageszeit





Statistisch gesehen geschieht ein ...





2.2 Kurzübersicht zur Verkehrsunfallentwicklung 2013

Unfallzahlen

1. **Verkehrsunfälle gesamt:** **Seite 7**
Die Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Jahr 2013 ist gegenüber dem Vorjahr um 2.138 auf 54.977 Unfälle (+ 4,0 %) gestiegen. Hierbei handelt es sich um 32.780 Kleinunfälle (+ 6,3 %), 15.786 schwerwiegende Verkehrsunfälle mit (lediglich) Sachschaden (+ 1,2 %) und 6.411 Unfälle mit Personenschaden (+ 0,1 %).
2. **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Schulkindern** **Seite 37**
(bis zum vollendeten 15. Lebensjahr):
Bei den Schulwegunfällen (direkter Weg von und zur Schule) war ein Rückgang um 8 Fälle auf 115 zu verzeichnen. Die Zahl der hierbei verletzten Schüler ging ebenfalls zurück, und zwar um 9,8 % von 133 auf 120 Schüler. Wie im Vorjahr wurde kein Kind bei einem Schulwegunfall getötet.
3. **Verkehrsunfälle mit Unfallflucht (unerlaubtes Entfernen vom Unfallort):** **Seite 40**
Die Verkehrsunfälle mit Unfallflucht stiegen um 84 Fälle auf 13.241 an (+ 0,6 %). Die Zahl der hierbei verletzten Verkehrsteilnehmer sank um 10,0 % auf 604. Hierbei gab es keine Verkehrstoten.

Unfallfolgen

4. **Verletzte:** **Seite 7**
Im Vergleich zu 2012 stieg die Zahl der Verletzten um 64 auf 7.801 Personen (+ 0,8 %).
5. **Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete):** **Seite 18**
Schwerverletzte: **Seite 7**
Bei den schwerverletzten Verkehrsteilnehmern ist im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 26 auf 779 (- 3,2 %) zu verzeichnen.
Getötete: **Seite 15**
Mit 27 Verkehrstoten (+ 17,4 %) waren vier Opfer mehr zu beklagen als im Vorjahr. Bei zwei der 23 Verkehrsunfälle mit Getöteten kamen allein sechs Menschen ums Leben.

Unfallursachen

6. **Häufigste Unfallursachen:** **Seite 20**
Bei Unfällen mit schwer Verunglückten sind die häufigsten Unfallursachen Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren, Ein-/Anfahren, Vorfahrt/Vorrang, Falsche Straßenbenutzung und Geschwindigkeit.
7. **Unfälle unter Einwirkung von**
Alkohol: **Seite 33**
Bei Verkehrsunfällen, bei denen Alkoholeinfluss eine Rolle spielte, ist im Vergleich zu 2012 ein Rückgang um 83 auf 444 (- 15,7 %) zu verzeichnen. Die Zahl der Verletzten verringerte sich um 77 auf 193 (- 28,5 %), jedoch wurden 5 Personen getötet (+ 4 gegenüber dem Vorjahr).
Drogen: **Seite 35**
Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Drogen oder sonstigen berauschenden Mitteln ist mit 46 im Vergleich zum Vorjahr gleich geblieben. Die Zahl der hier verletzten Verkehrsteilnehmer sank auf 26 (- 1), jedoch waren vier (Vorjahr 0) Getötete zu beklagen.



Besondere Altersgruppen

8. Junge Erwachsene:

Seite 21

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligten vom 18. bis einschließlich 24. Lebensjahr sind um 92 (- 2,4 %) auf 3.760 leicht gesunken. Die Anzahl der verletzten jungen Erwachsenen reduzierte sich um 42 (- 4,9 %) auf 808. Bei derartigen Unfällen kamen acht Personen ums Leben. Zwei davon waren junge Erwachsene.

9. Senioren:

Seite 24

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligten ab dem vollendeten 65. Lebensjahr sind um 202 (+ 5,3 %) auf 4.002 gestiegen. Die Anzahl der verletzten Senioren erhöhte sich um 65 (+ 7,8 %). Bei derartigen Unfällen waren 14 Tote zu beklagen. 12 davon waren Senioren.

Besondere Beteiligungsformen

10. Fußgänger:

Seite 27

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist um 28 (+ 2,9 %) auf 1.004 angestiegen. Die Anzahl der verletzten Fußgänger stieg um 51 Personen (+ 6,3%), die Zahl der getöteten Fußgänger stieg um vier (+ 57,1 %) auf 11 an.

11. Radfahrer:

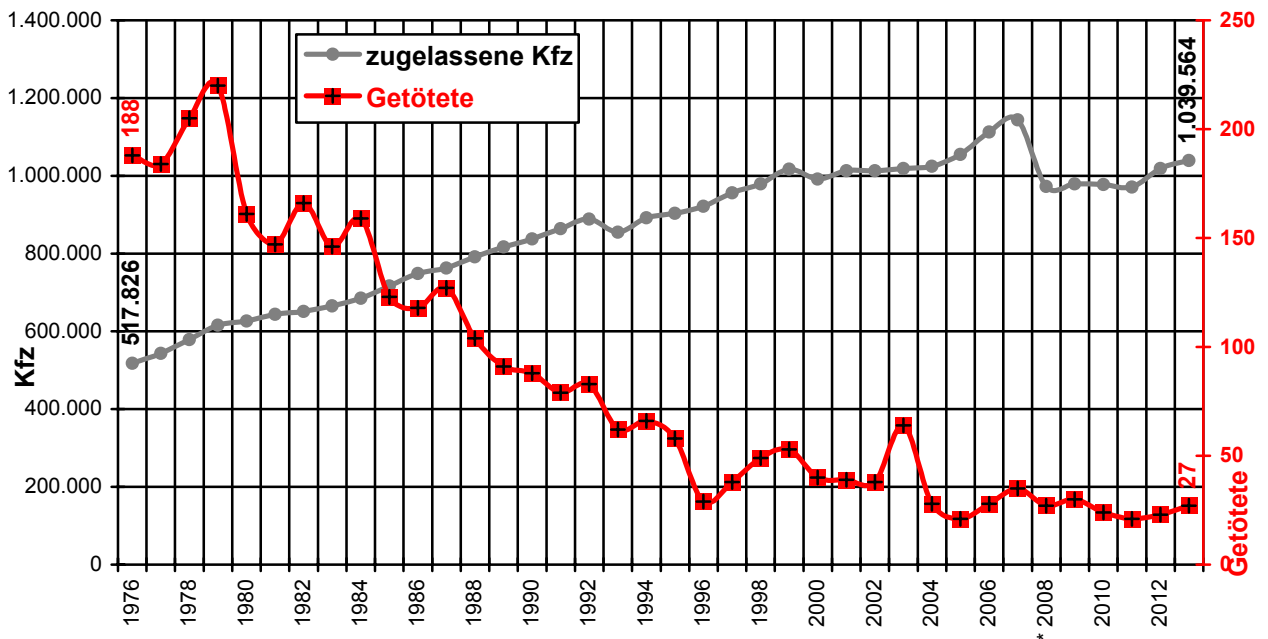
Seite 30

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sank um 106 (- 3,7 %). Die Anzahl der hierbei verletzten Radfahrer ging um 118 (- 4,6 %) und die Zahl der getöteten Radfahrer von sechs auf drei (- 50,0 %) zurück.



2.3 Langzeitvergleiche

Kfz-Bestand - Verkehrstote



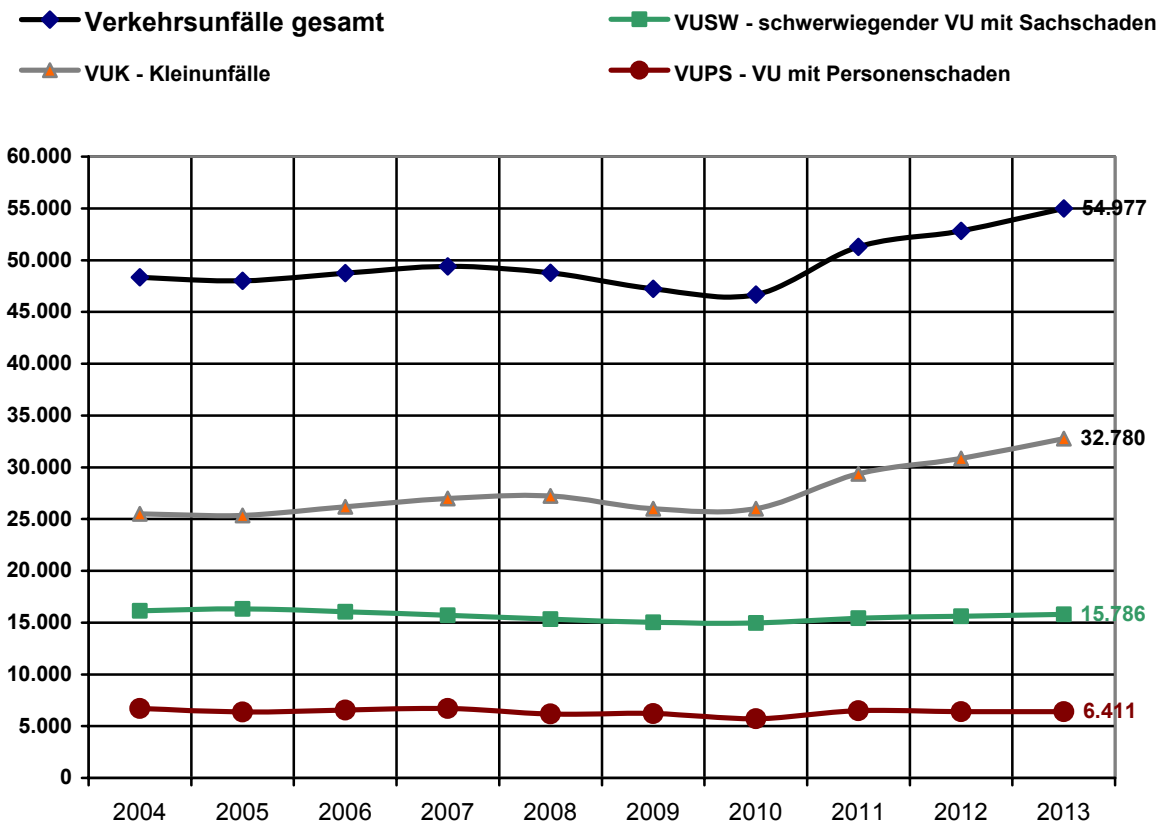
* Ab 01.01.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12 %).

Jahr	Einwohner	zugelassene Kfz	Verkehrsunfälle					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Personenschaden	dabei wurden		nur Sachschaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Gesamtbereich											
2004	1.551.477	1.024.201	48.332	6.694	8.289	28	41.638	619	809	1,8	2,7
2005	1.555.358	1.054.879	48.021	6.355	7.840	21	41.666	580	743	1,4	2,0
2006	1.568.757	1.112.758	48.748	6.543	7.963	28	42.205	566	716	1,8	2,5
2007	1.606.101	1.144.057	49.395	6.700	8.178	35	42.695	534	715	2,2	3,1
2008	1.627.035	972.931	48.766	6.180	7.271	27	42.586	504	747	1,7	2,8
2009	1.644.350	979.167	47.220	6.199	7.456	30	41.021	508	761	1,8	3,1
2010	1.650.013	977.831	46.684	5.731	6.874	24	40.953	509	703	1,5	2,5
2011	1.676.201	971.214	51.282	6.496	7.832	21	44.786	447	806	1,3	2,2
2012	1.750.202	1.019.039	52.839	6.406	7.737	23	46.433	453	759	1,3	2,3
2013	1.776.622	1.039.564	54.977	6.411	7.801	27	48.566	439	750	1,5	2,6

Die **Einwohner- und Kfz-Zulassungszahlen** haben im Jahr 2013 ihren Höchststand erreicht. Die **Zahl der Verletzten** pro 100.000 Einwohner ist im 10-Jahresrückblick 2013 am niedrigsten.



Verkehrsunfälle - Unfallarten

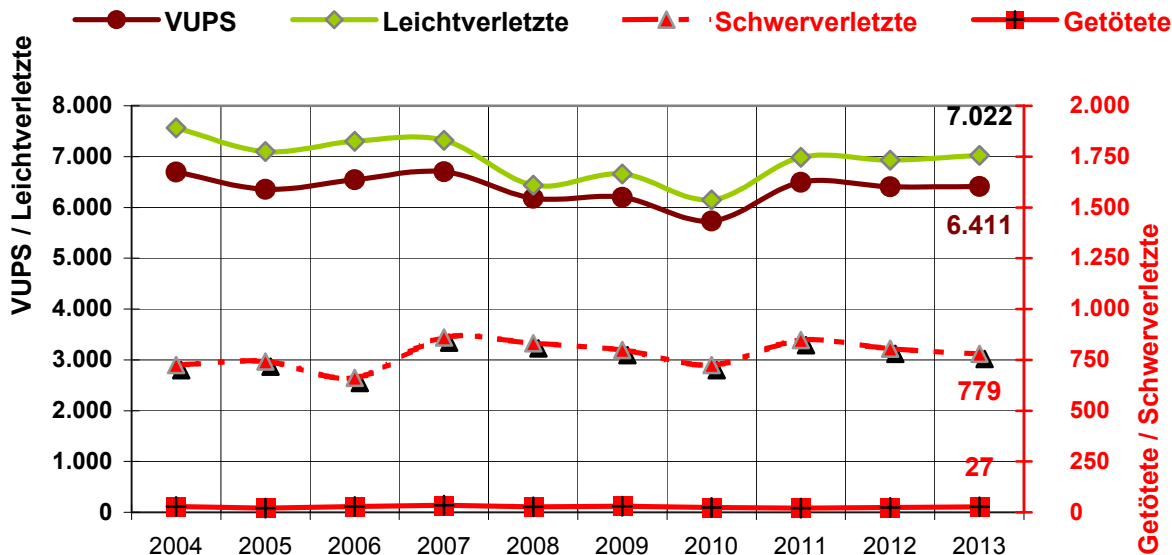


Während sich die Zahlen der **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** und der Verkehrsunfälle mit **schwerwiegendem Sachschaden** seit Jahren auf etwa gleichem Niveau bewegen, ist bei den polizeilich registrierten Kleinunfällen seit 2011 ein stetiger Anstieg zu verzeichnen.



2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS)

Langzeitvergleich: VUPS - Leichtverletzte - Schwerverletzte - Getötete



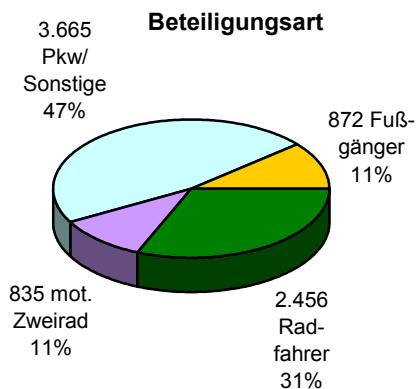
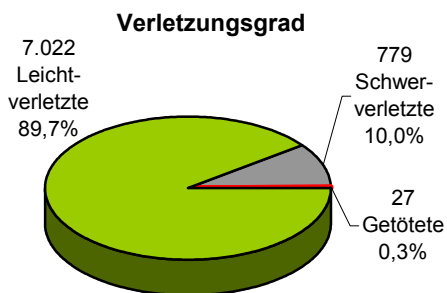
Bei Betrachtung des 10-Jahreszeitraumes ist die Entwicklung bei den jährlich Verunglückten tendenziell leicht rückläufig.

Verunglückte 2013: Beteiligungsart - Verletzungsgrad

Bei den 6.411 Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 2013 verunglückten insgesamt 7.828 Personen.

7.828 Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	872 (11,1%)	2.456 (31,4%)	835 (10,7%)	3.665 (46,8%)
7.022 Leichtverletzte	687 (9,8%)	2.130 (30,3%)	709 (10,1%)	3.496 (49,8%)
779 Schwerverletzte	174 (22,3%)	323 (41,5%)	120 (15,4%)	162 (20,8%)
27 Getötete	11 (40,7%)	3 (11,1%)	6 (22,2%)	7 (25,9%)

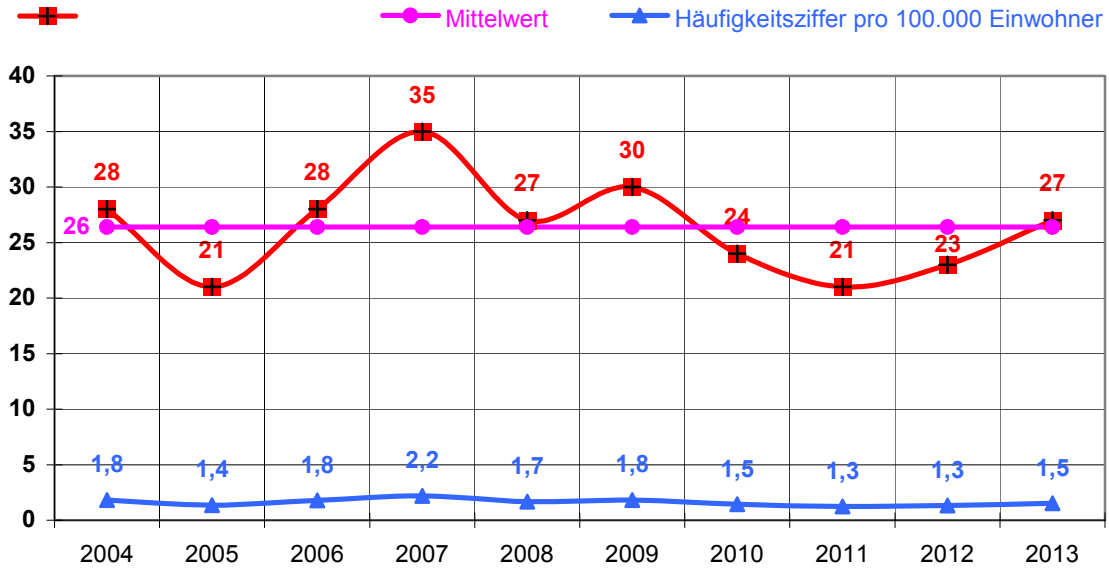
7.828 Verunglückte



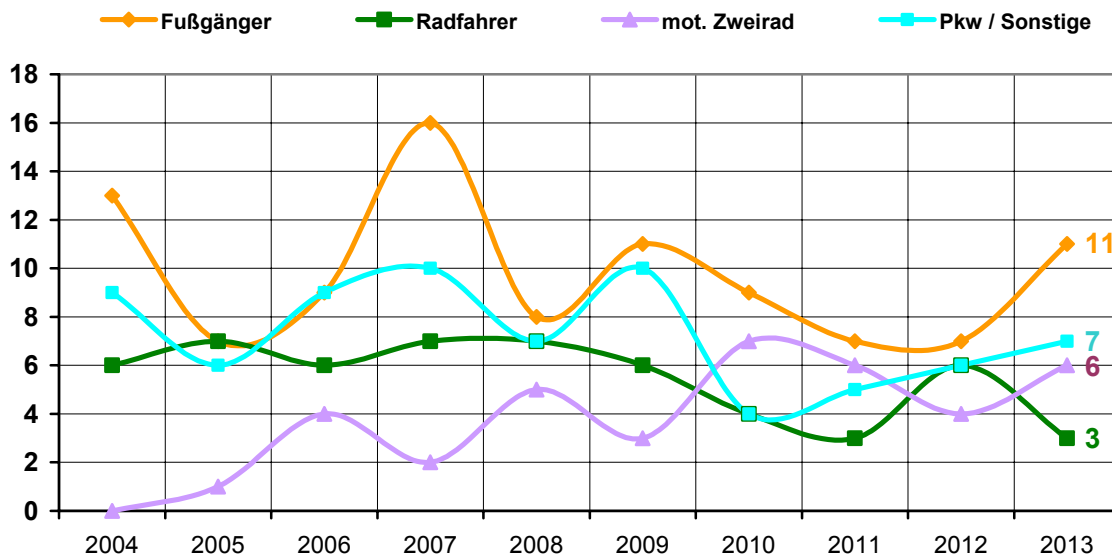


2.4.1 Getötete

Langzeitvergleich: Getötete

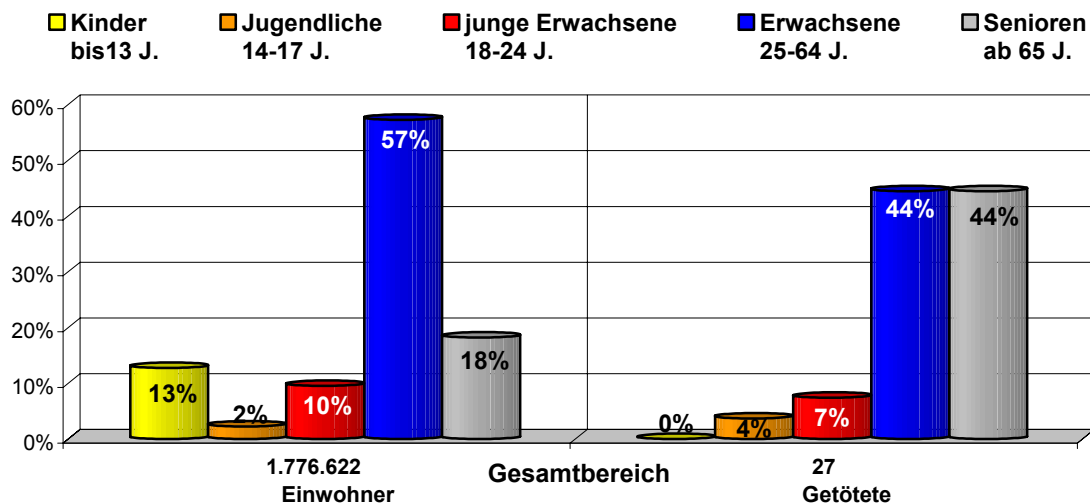


Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart





Altersstruktur 2013: Einwohner - Getötete



Bei den Verkehrstoten sind die **Senioren** deutlich **überproportional beteiligt**.

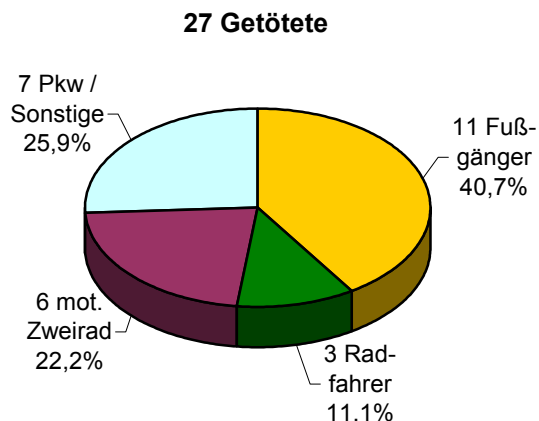
Getötete 2013: Altersgruppen - Beteiligungsart

27 Getötete	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	11 (40,7%)	3 (11,1%)	6 (22,2%)	7 (25,9%)
0 Kinder				
1 Jugendliche	1 (100,0%)			
2 junge Erwachsene			1 (50,0%)	1 (50,0%)
12 Erwachsene	3 (25,0%)	1 (8,3%)	4 (33,3%)	4 (33,3%)
12 Senioren	7 (58,3%)	2 (16,7%)	1 (8,3%)	2 (16,7%)

Bei 23 Verkehrsunfällen wurden 27 Personen getötet; dabei starben bei zwei Unfällen jeweils drei Personen.

Ein getöteter Lkw-Fahrer hatte den Sicherheitsgurt nicht angelegt.

Zwei getötete Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm.



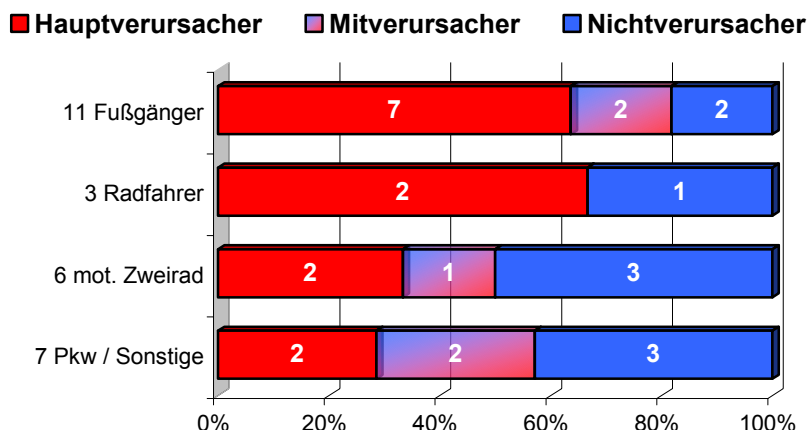
Von den getöteten Verkehrsteilnehmern sind **über die Hälfte** „ungeschützte Verkehrsteilnehmer“ (Fußgänger/Radfahrer).



Verursacherrolle der 27 Getöteten

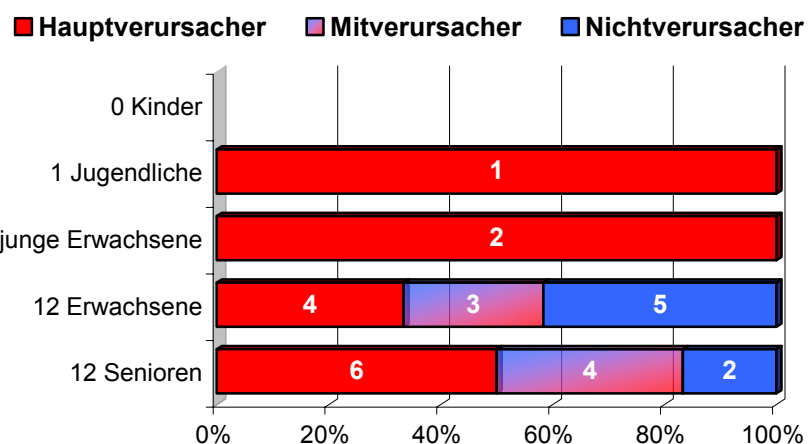
Beteiligungsart:

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen setzten die getöteten **Fußgänger und Radfahrer überwiegend selbst die Hauptursache.**



Altersgruppen:

Alle betroffenen Altersgruppen setzten **überwiegend selbst die Hauptursache** oder waren zumindest Mitverursacher.



Unfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten

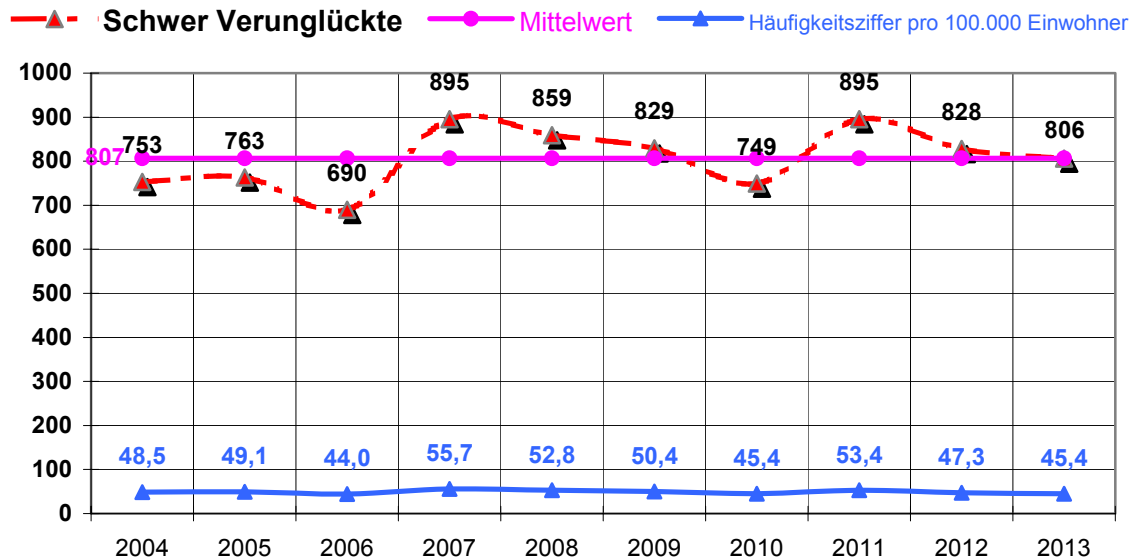
Bei folgender Aufstellung wurden die Ursachen aller Unfallbeteiligten berücksichtigt.

Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Falsches Verhalten der Fußgänger	12 x ↗	33,3 %
Geschwindigkeit	7 x →	0,0 %
Vorfahrt, Vorrang	5 x ↗	66,7 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	5 x ↗	66,7 %
Abbiegen, Wenden, Ein-/ Anfahren	4 x ↘	-33,3 %
Falsche Straßenbenutzung / Nichtbeachten Rechtsfahrgebot	3 x →	0,0 %
Alkohol	3 x ↗	200,0 %
Drogen	1 x ↗	



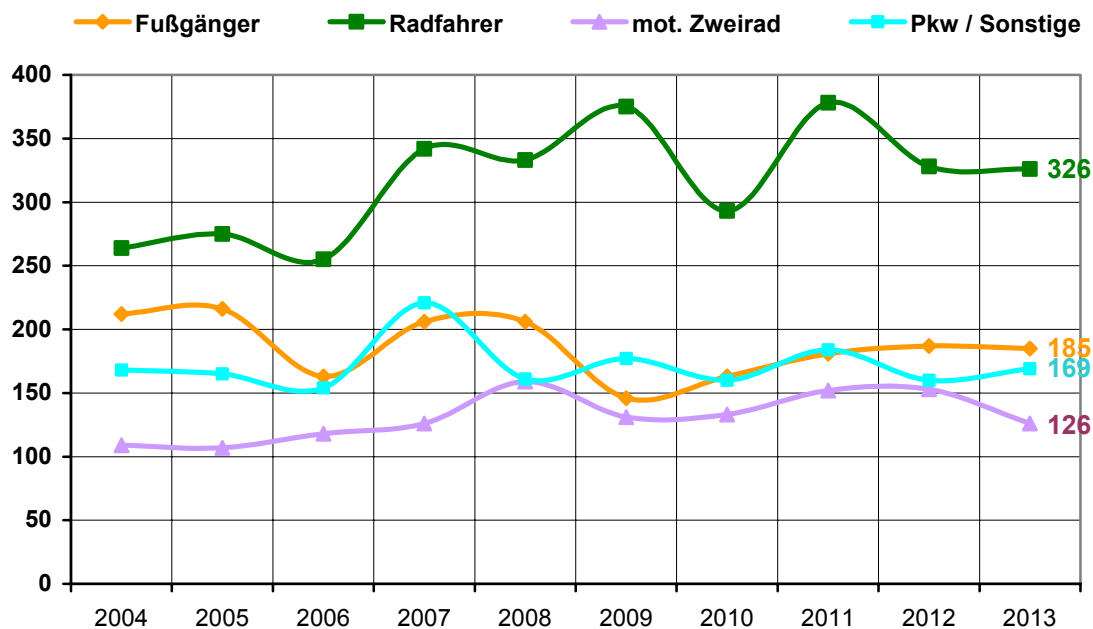
2.4.2 Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte (Schwerverletzte und Getötete)



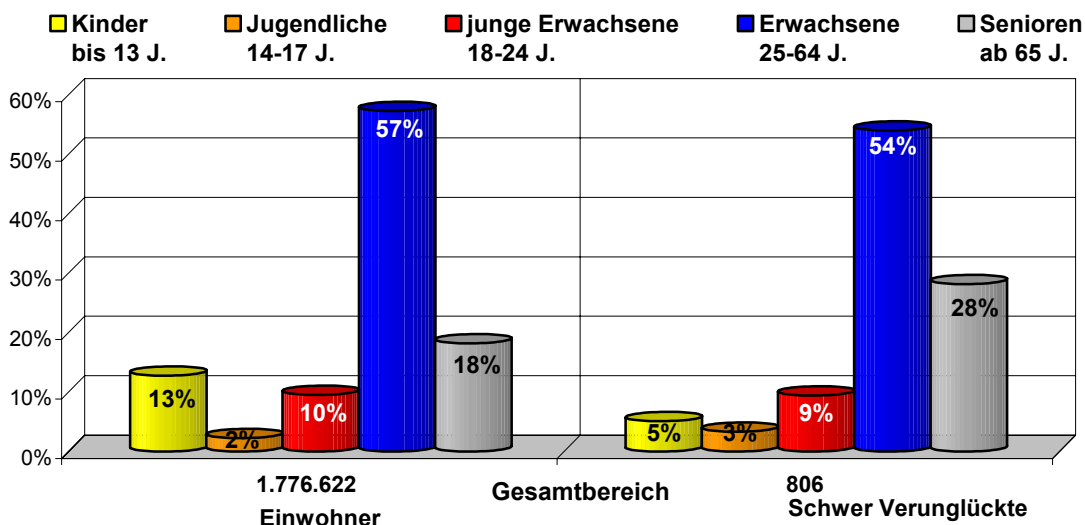
Die Zahl der **schwer verunglückten Verkehrsteilnehmer** ist **um weitere 2,7 % gesunken** und liegt im langjährigen Mittelwert.

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart





Altersstruktur 2013: Einwohner - Schwer Verunglückte



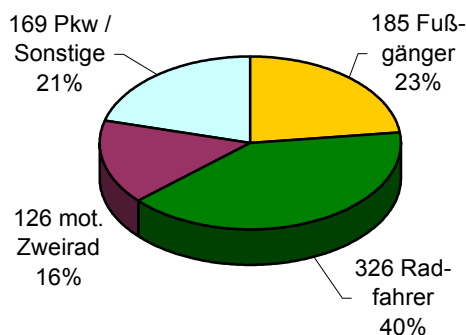
Während die meisten Altersgruppen bei Unfällen mit schweren Folgen weitgehend ihren Anteil an der Bevölkerung widerspiegeln, gibt es bei zwei Gruppen deutliche Abweichungen: **Kinder sind unterproportional** und **Senioren überproportional** vertreten.

Schwer Verunglückte 2013: Altersgruppen - Beteiligungsart

806 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	185 (23,0%)	326 (40,4%)	126 (15,6%)	169 (21,0%)
41 Kinder	20 (48,8%)	15 (36,6%)		6 (14,6%)
27 Jugendliche	11 (40,7%)	7 (25,9%)	4 (14,8%)	5 (18,5%)
76 junge Erwachsene	13 (17,1%)	19 (25,0%)	18 (23,7%)	26 (34,2%)
434 Erwachsene	64 (14,7%)	189 (43,5%)	99 (22,8%)	82 (18,9%)
228 Senioren	77 (33,8%)	96 (42,1%)	5 (2,2%)	50 (21,9%)

806 schwer Verunglückte

Über **60 %** der schwer Verunglückten gehören zur Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ (**Fußgänger/Radfahrer**).

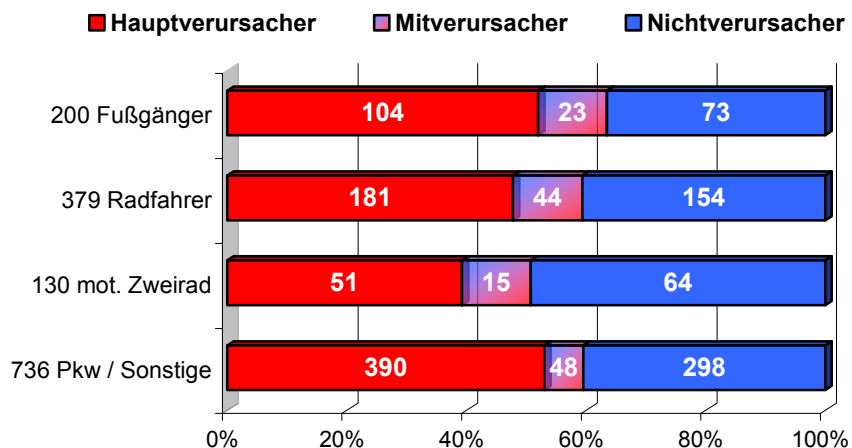




Verursacherrolle aller 1.445 Beteiligten bei VU mit schwer Verunglückten

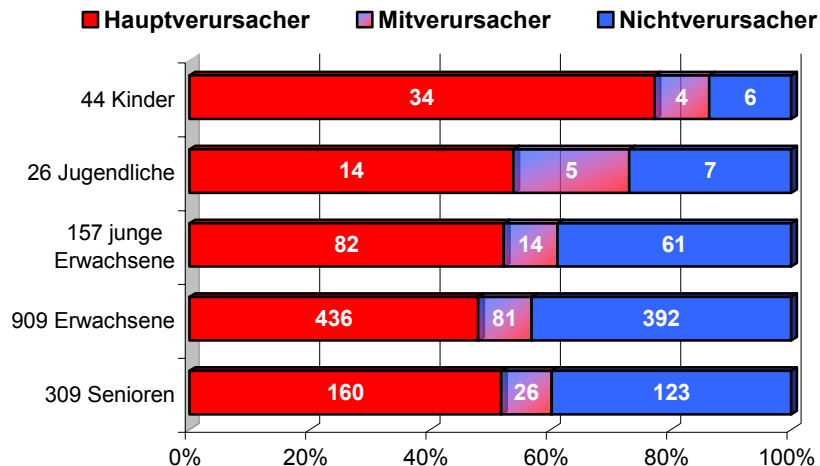
Beteiligungsart:

Motorisierte Zweiradfahrer sind die einzige Gruppe, bei der sich die Verursacher- und die **Opferrolle** („Nichtverursacher“) die Waage halten.



Altersgruppen:

Die Altersgruppe der **Kinder** setzte in den **weit überwiegenden Fällen** durch ihr Verhalten die **Hauptursache**.



Hauptunfallursachen bei VU mit schwer Verunglückten

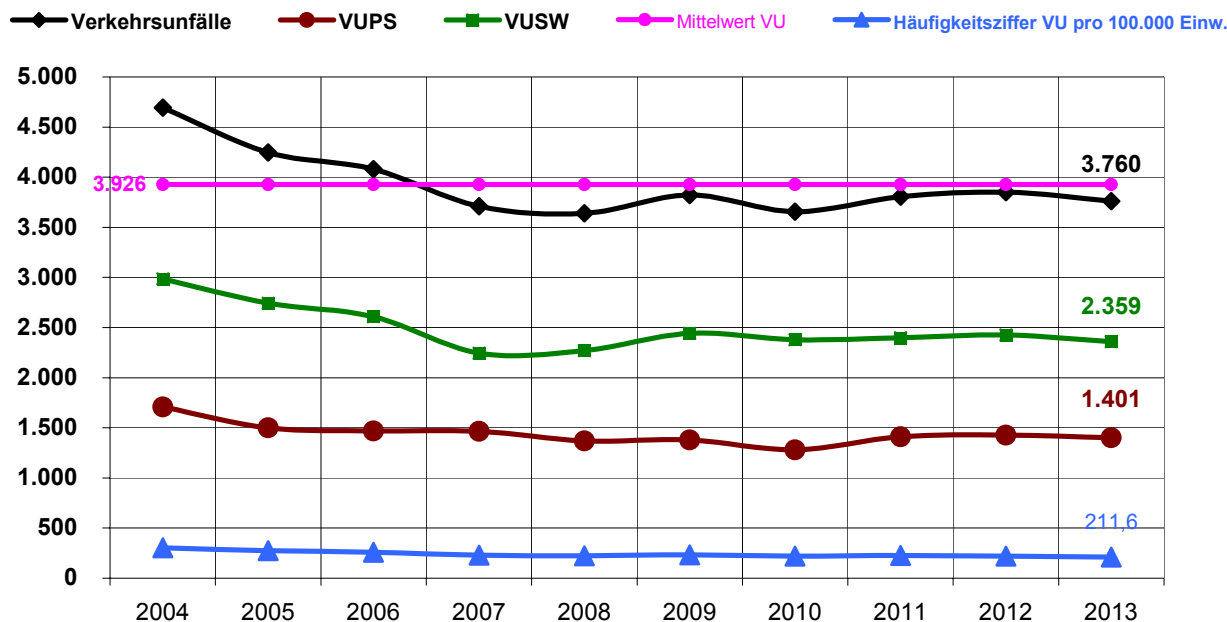
Ursache	Häufigkeit	+/-
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	178 x	-12,3 %
Vorfahrt, Vorrang	104 x	-16,8 %
Falsche Straßenbenutzung	83 x	-7,8 %
Geschwindigkeit	69 x	9,5 %
Falsches Verhalten der Fußgänger	29 x	-34,1 %



2.5 Besondere Altersgruppen

2.5.1 Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre)

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen

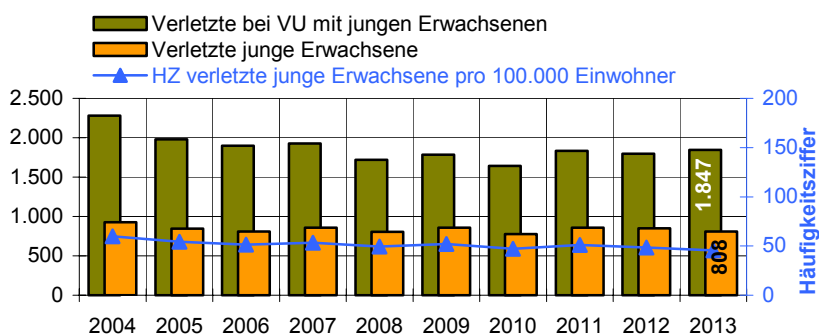


Die Anzahl der **Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen** ist seit dem Jahr 2007 kontinuierlich unter dem langjährigen Mittelwert. Der Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden bewegt sich auf dem Niveau der Vorjahre.

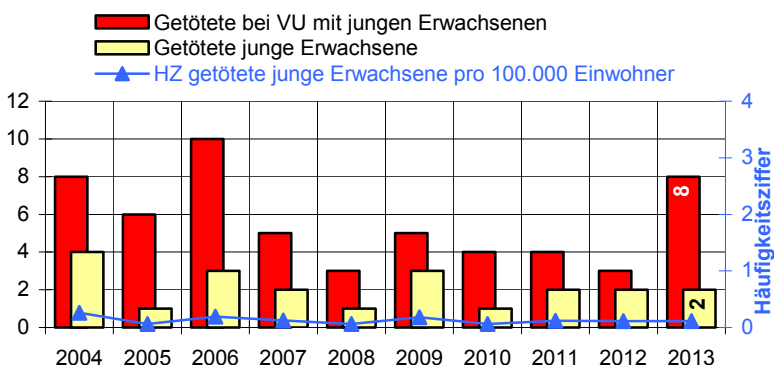
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **jungen Erwachsenen** wurden im Jahr 2013

- 1.847 Personen **verletzt**; 808 (- 4,9 %) davon gehörten zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen

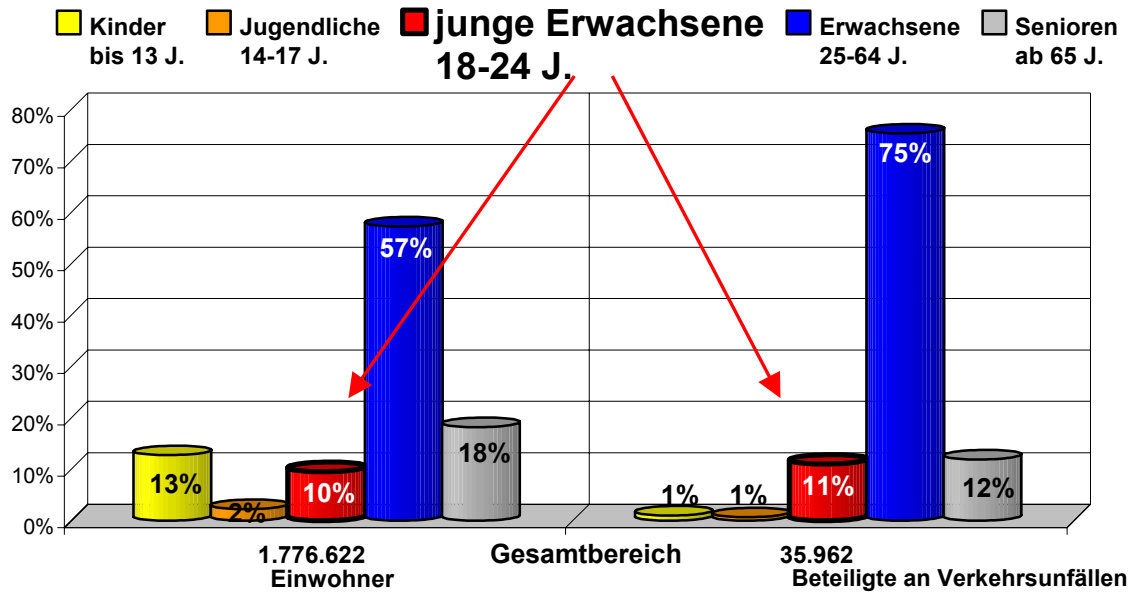


- 8 Personen **getötet**; 2 (+/- 0 %) davon gehörten zur Altersgruppe der jungen Erwachsenen.





Altersgruppen 2013: Einwohner - Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen

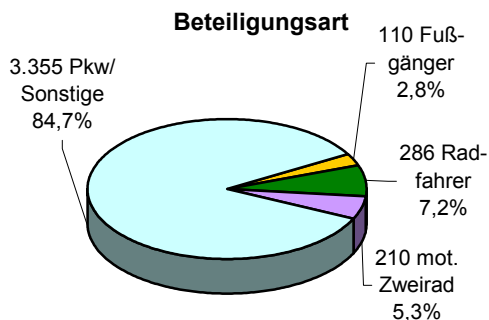


Junge Erwachsene stellen im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums München 10 % der Bevölkerung und sind mit einem Anteil von 11 % am Unfallgeschehen beteiligt.

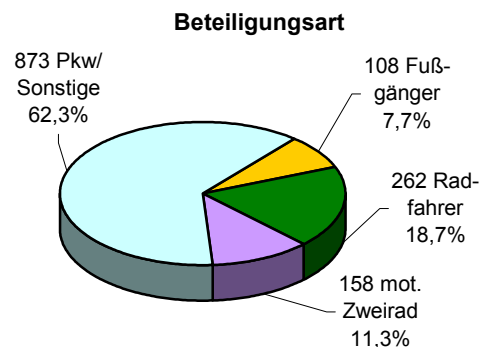
Beteiligungsart der verletzten/getöteten jungen Erwachsenen

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
3.961 beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS	110 (2,8%)	286 (7,2%)	210 (5,3%)	3.355 (84,7%)
1.401 davon an VUPS	108 (7,7%)	262 (18,7%)	158 (11,3%)	873 (62,3%)
808 verletzte junge Erwachsene	99 (12,3%)	231 (28,6%)	155 (19,2%)	323 (40,0%)
2 getötete junge Erwachsene			1 (50,0%)	1 (50,0%)

beteiligte junge Erwachsene an VUSW und VUPS



1.401 davon an VUPS

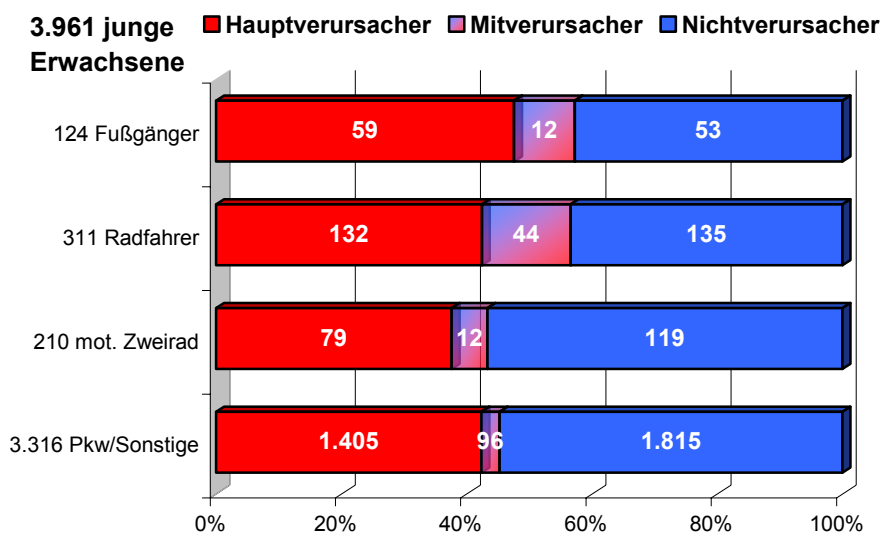


An den Verkehrsunfällen sind junge Erwachsene mit fast 85 % als Pkw-Fahrer beteiligt. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden sind über 62 % Pkw-Fahrer.



Verursacherrolle der jungen Erwachsenen

Bei der motorisierten Verkehrsteilnahme waren die jungen Erwachsenen häufiger Nichtverursacher als in einer Verursacherrolle.



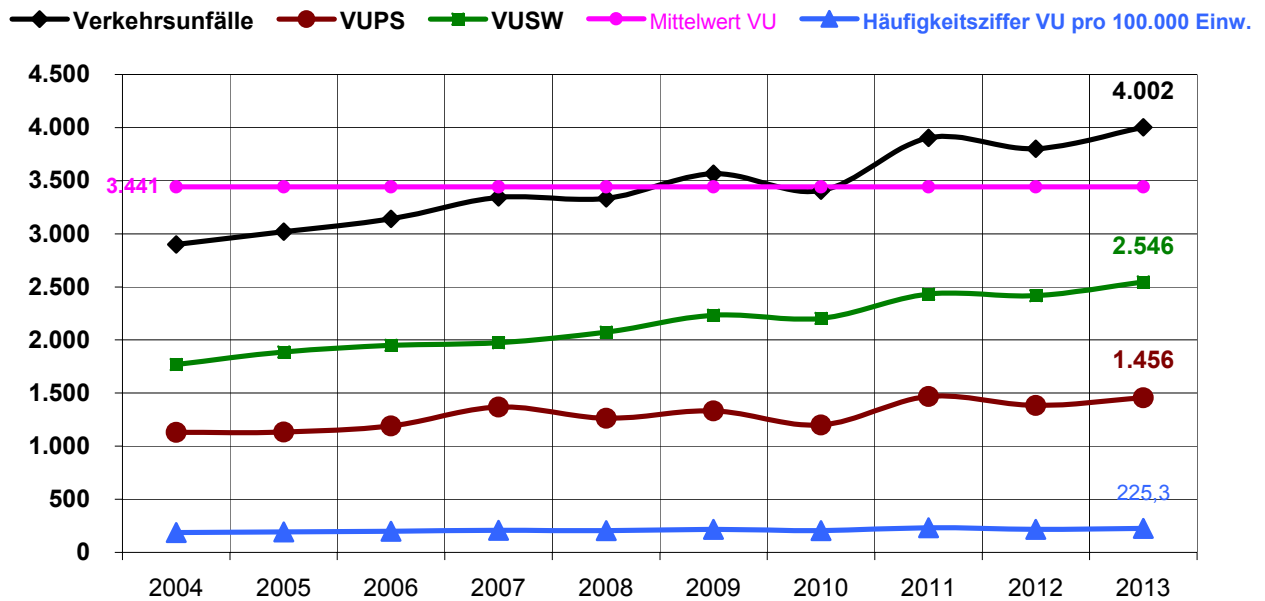
Hauptunfallursachen bei VU junger Erwachsener

Ursache	Häufigkeit (alle Verursacher)	Veränderung zum Vorjahr	%-Anteil der jungen Erwachsenen
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	399 x ↓	-1,0 %	57,2 %
Vorfahrt, Vorrang	345 x ↓	-4,7 %	47,7 %
Abstand	139 x ↓	-3,5 %	51,7 %
Rotlicht	65 x ↓	-15,6 %	56,0 %
Falsche Straßenbenutzung	38 x ↓	-15,6 %	48,7 %



2.5.2 Senioren (ab 65 Jahre)

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Senioren

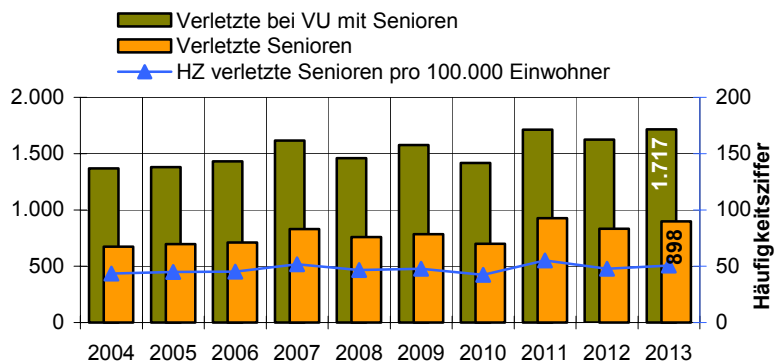


Die **Unfälle mit Beteiligung von Senioren** sind **um 5,3 % angestiegen** und liegen damit deutlich über dem langjährigen Mittelwert. Auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden hat sich um je 5 % erhöht.

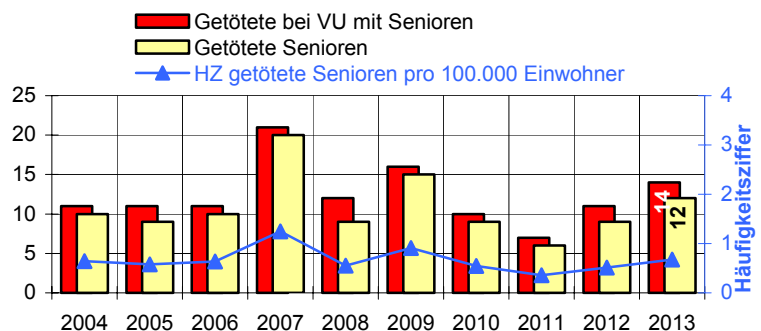
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Senioren** wurden im Jahr 2013

- 1.717 Personen **verletzt**; **898** (+ 7,8 %) davon gehörten zur Altersgruppe der Senioren

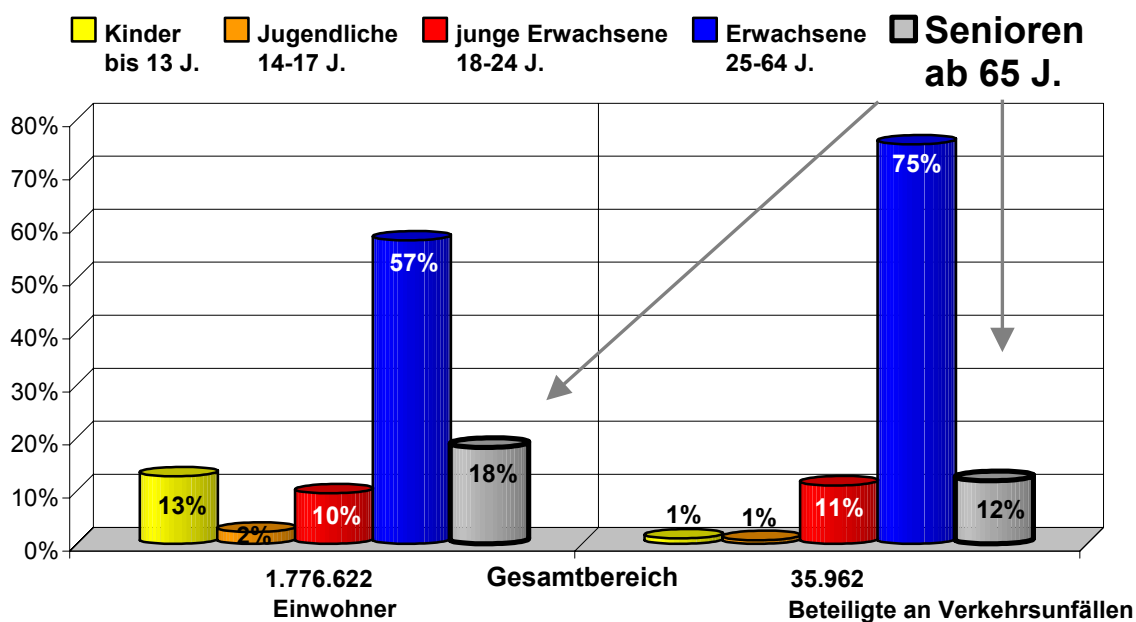


- 14 Personen **getötet**; **12** (+ 33,3 %) davon gehörten zur Altersgruppe der Senioren.





Altersgruppen 2013: Einwohner - Beteiligungsanteil an den Verkehrsunfällen



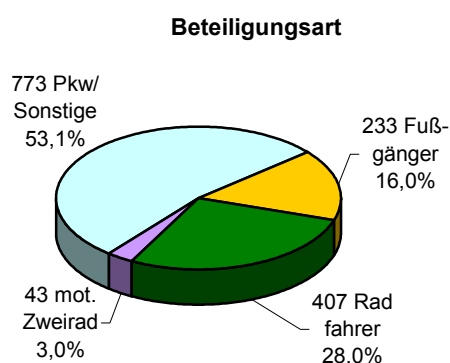
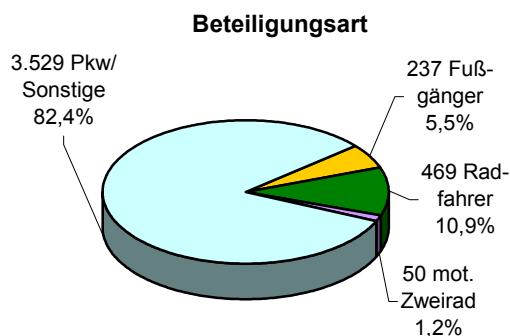
Senioren stellen im Gesamtbereich des Polizeipräsidiums München 18 % der Bevölkerung. Diese Altersgruppe ist mit einem Anteil von **12 % am Unfallgeschehen** beteiligt.

Beteiligungsart der verletzten/getöteten Senioren

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
4.285 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS	237 (5,5%)	469 (10,9%)	50 (1,2%)	3.529 (82,4%)
1.456 davon an VUPS	233 (16,0%)	407 (28,0%)	43 (3,0%)	773 (53,1%)
898 verletzte Senioren	222 (24,7%)	408 (45,4%)	42 (4,7%)	226 (25,2%)
12 getötete Senioren	7 (58,3%)	2 (16,7%)	1 (8,3%)	2 (16,7%)

4.285 beteiligte Senioren an VUSW und VUPS

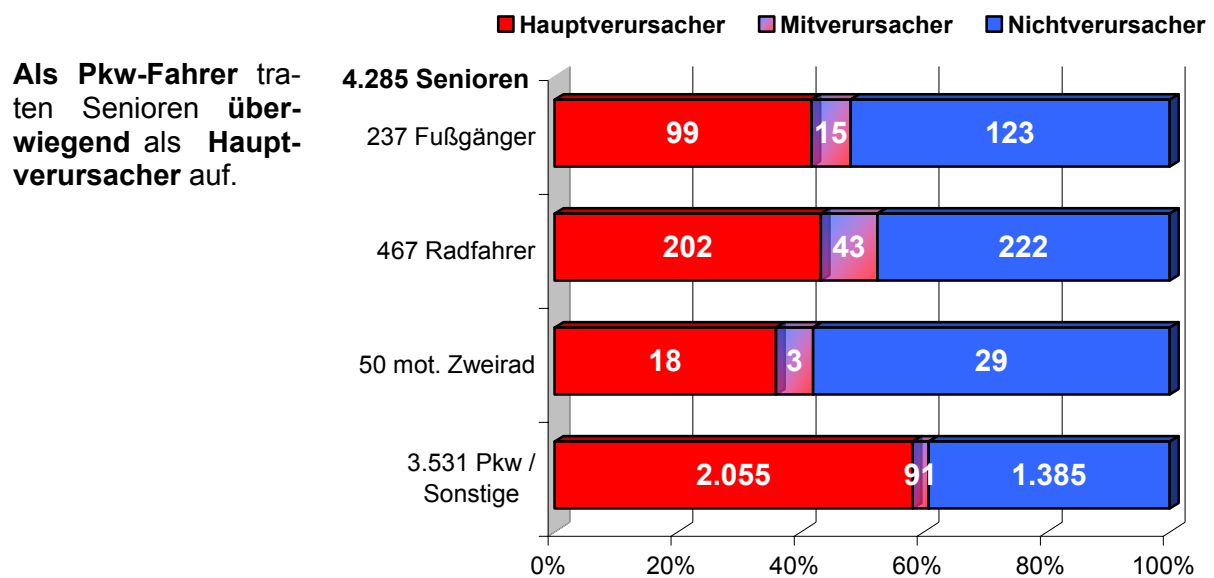
1.456 VU davon mit Personenschaden



An Verkehrsunfällen sind Senioren zu über 80 % als Pkw-Fahrer beteiligt. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden sind sie mit **44 %** als ungeschützte Verkehrsteilnehmer (**Fußgänger/Radfahrer**) vertreten.



Verursacherrolle der Senioren



Hauptunfallursachen bei VU von Senioren

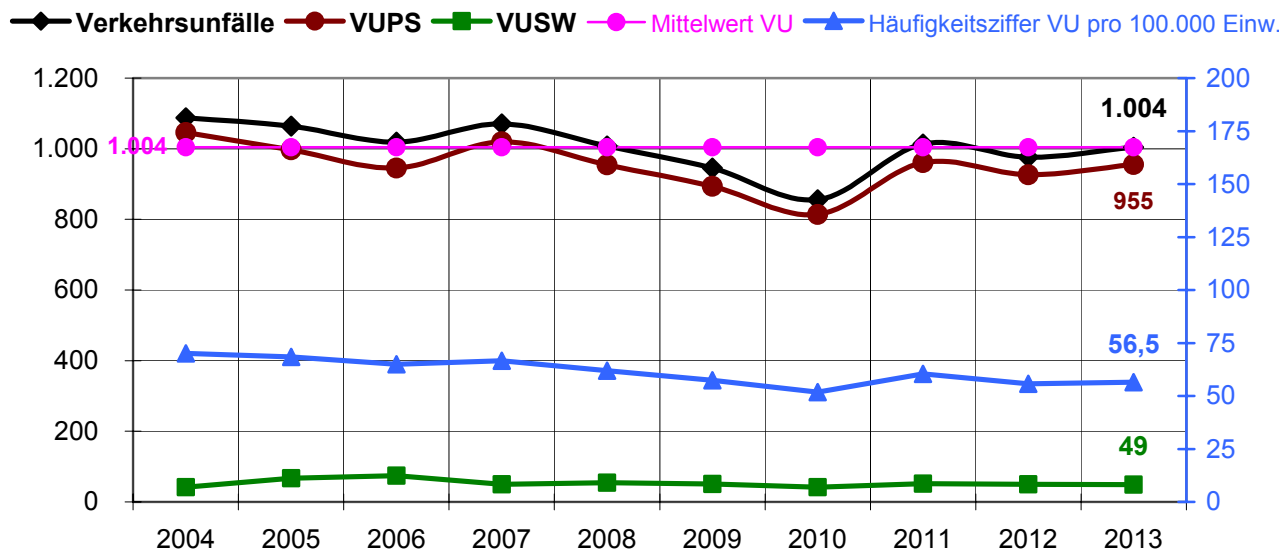
Ursache	Häufigkeit (alle Verursacher)	Veränderung zum Vorjahr	%-Anteil der Senioren
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	496 x ↘	-0,4 %	66,0 %
Vorfahrt, Vorrang	443 x ↗	16,9 %	62,6 %
Ungenügender Sicherheitsabstand	101 x ↘	-1,9 %	49,5 %
Rotlicht	92 x ↗	13,6 %	65,2 %
Falsche Straßenbenutzung	51 x ↘	-10,5 %	49,0 %



2.6 Besondere Beteiligungsarten

2.6.1 Fußgänger

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern

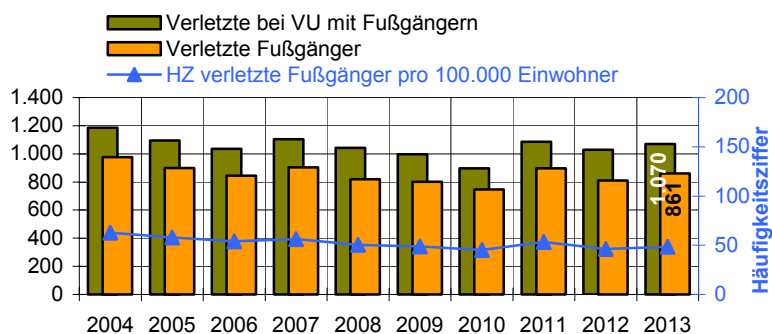


Die **Unfälle** mit Beteiligung von **Fußgängern** sind im vergangenen Jahr um 28 (+ 2,9 %) wieder **leicht angestiegen**, liegen aber im 10-jährigen Mittelwert. Unfälle, bei denen es beim Sachschaden bleibt, sind die Ausnahme.

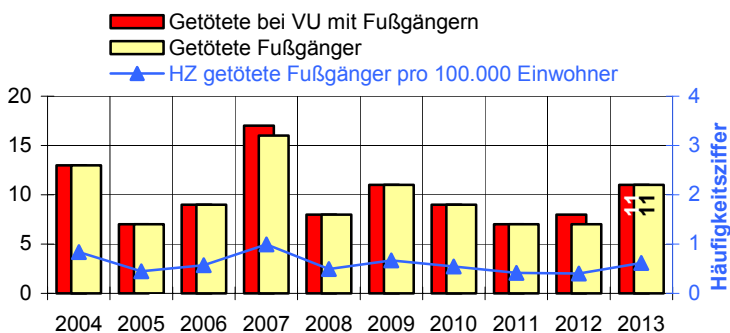
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Fußgängern** wurden im Jahr 2013

- 1.070 Personen **verletzt**; **861** (+ 6,3 %) davon waren Fußgänger

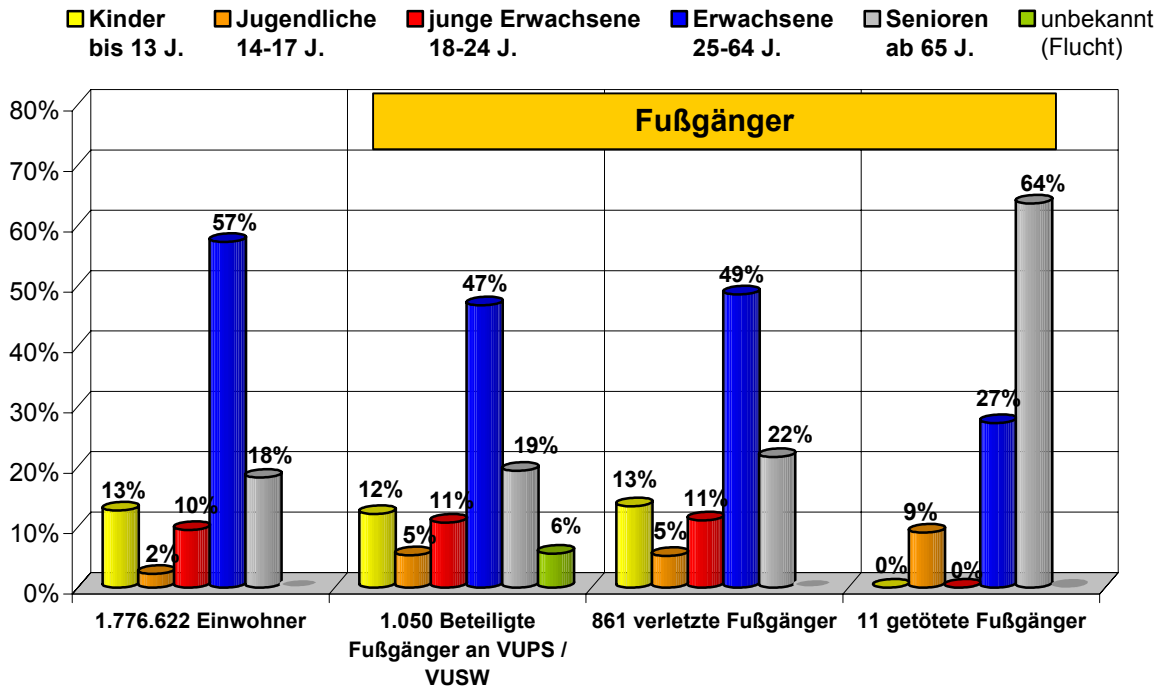


- 11 Personen **getötet**; alle **11** (+ 57,1 %) waren Fußgänger.





Altersstruktur 2013: Einwohner - Fußgänger
Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen

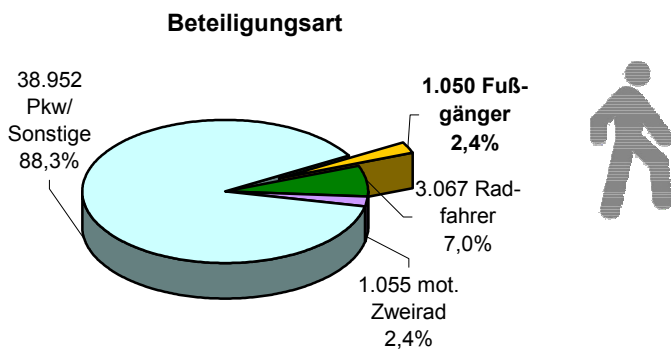


Bei den getöteten Fußgängern ist die Altersgruppe der **Senioren** im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil deutlich **überproportional betroffen**.

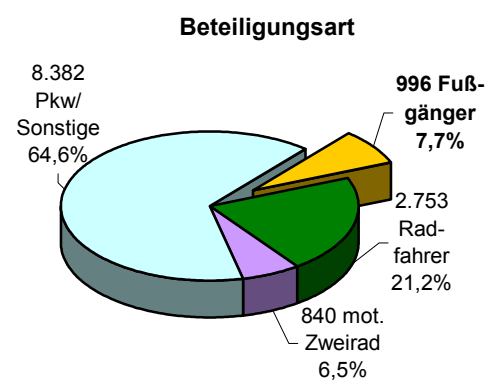
Vergleich mit anderen Beteiligungsarten

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
44.124 Beteiligte an VUSW und VUPS	1.050 (2,4%)	3.067 (7,0%)	1.055 (2,4%)	38.952 (88,3%)
12.971 Beteiligte an VUPS	996 (7,7%)	2.753 (21,2%)	840 (6,5%)	8.382 (64,6%)
7.801 Verletzte	861 (11,0%)	2.453 (31,4%)	829 (10,6%)	3.658 (46,9%)
27 Getötete	11 (40,7%)	3 (11,1%)	6 (22,2%)	7 (25,9%)

44.124 Beteiligte an VUSW und VUPS



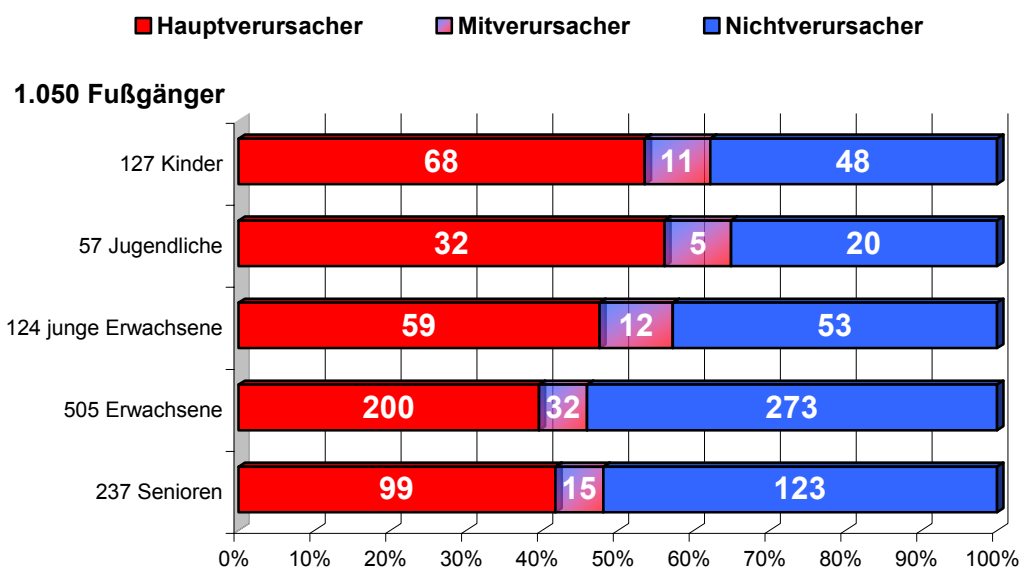
12.971 davon an VUPS



Sind **Fußgänger** an Verkehrsunfällen beteiligt, unterliegen sie einem **erheblichen Risiko**, dabei verletzt oder gar getötet zu werden.



Verursacherrolle der Fußgänger



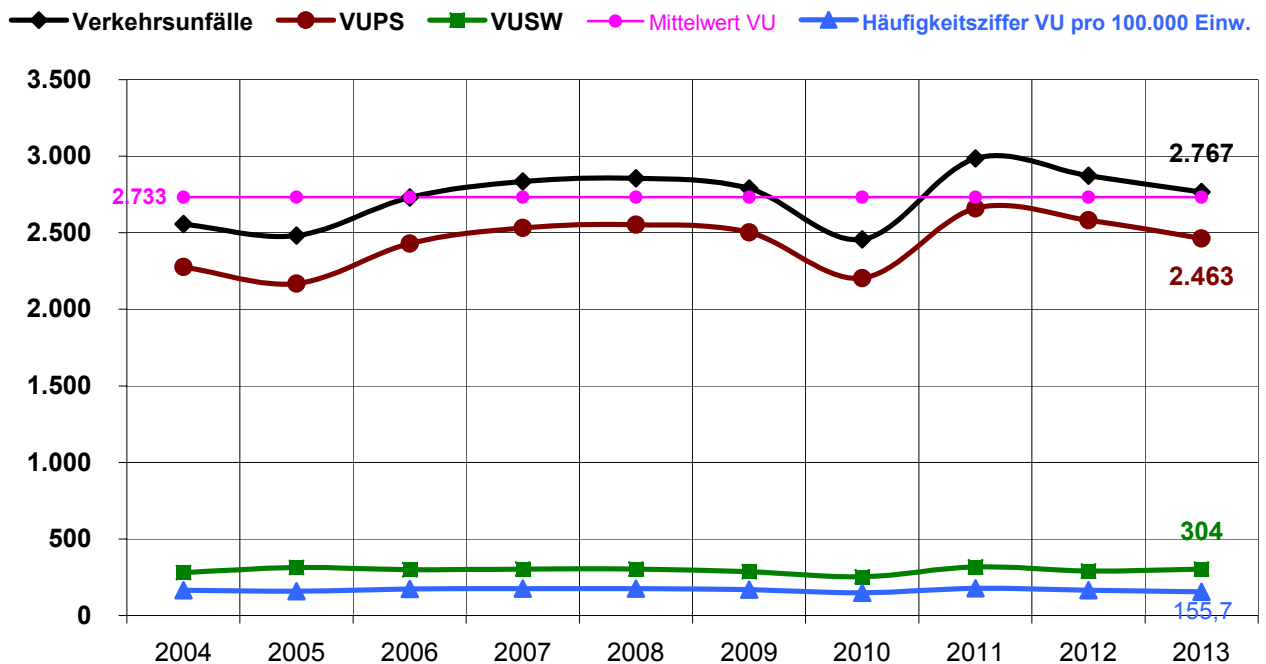
Hauptunfallursachen bei VU mit Fußgängerbeteiligung

Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Falsches Verhalten von Fußgängern	435 x	5,6 %
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	261 x	11,1 %
Abbiegen, Wenden	73 x	-16,1 %
Alkohol	10 x	-16,7 %
Geschwindigkeit	8 x	-73,3 %



2.6.2 Radfahrer

Langzeitvergleich: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern

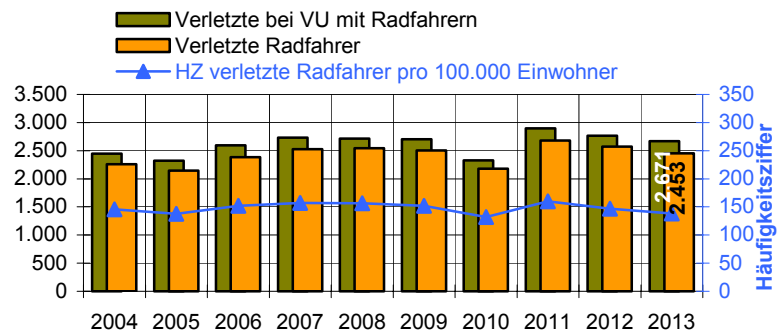


Die **Unfälle** mit Beteiligung von **Radfahrern** sind im Jahr 2013 weiter **gesunken** und liegen trotz des über die Jahre deutlich angestiegenen Radverkehrsanteils im Bereich der 10jährigen Mittelwerts.

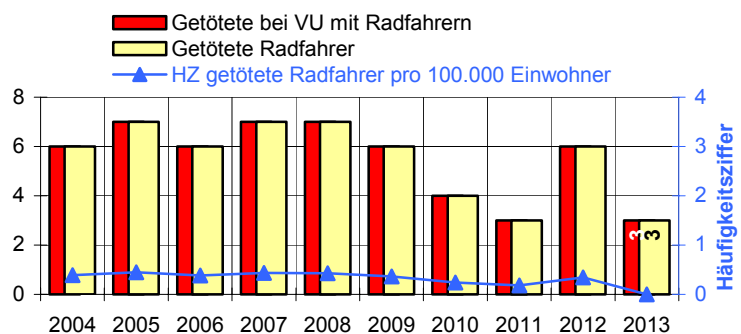
Verletzungsgrad

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von **Radfahrern** wurden im Jahr 2013

- 2.671 Personen **verletzt**; **2.453** (- 4,6 %) davon waren Radfahrer

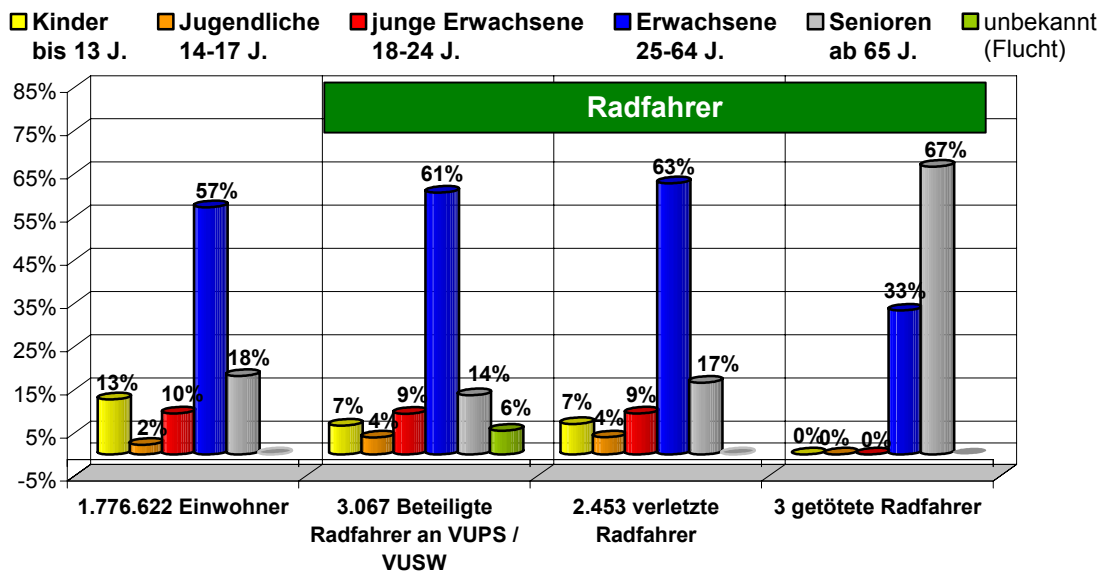


- 3 Personen **getötet**; **3** (- 50,0 %) davon waren Radfahrer.





Altersstruktur 2013: Einwohner - Radfahrer Beteiligungsanteil an Verkehrsunfällen / Unfallfolgen



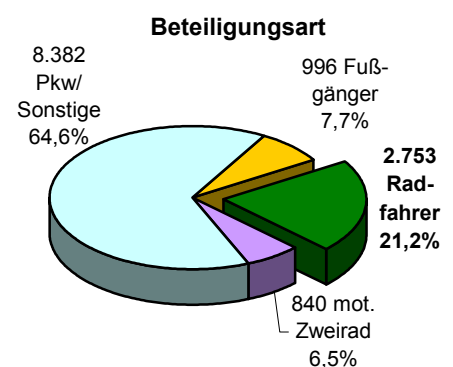
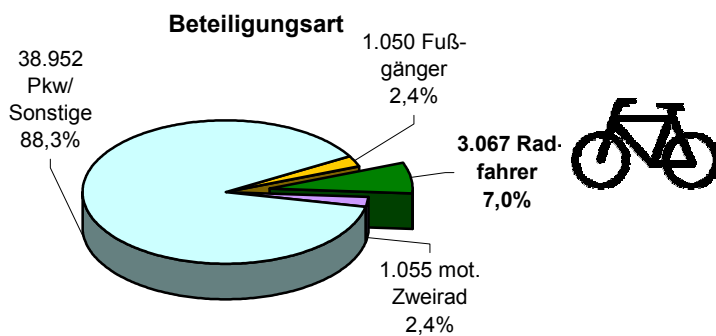
Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil sind bei den **verletzten** Radfahrern keine überproportionalen Abweichungen festzustellen.

Vergleich mit anderen Beteiligungsarten

	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
44.124 Beteiligte an VUSW und VUPS	1.050 (2,4%)	3.067 (7,0%)	1.055 (2,4%)	38.952 (88,3%)
12.971 davon an VUPS	996 (7,7%)	2.753 (21,2%)	840 (6,5%)	8.382 (64,6%)
7.801 Verletzte	861 (11,0%)	2.453 (31,4%)	829 (10,6%)	3.658 (46,9%)
27 Getötete	11 (40,7%)	3 (11,1%)	6 (22,2%)	7 (25,9%)

44.124 Beteiligte an VUSW und VUPS

12.971 davon an VUPS



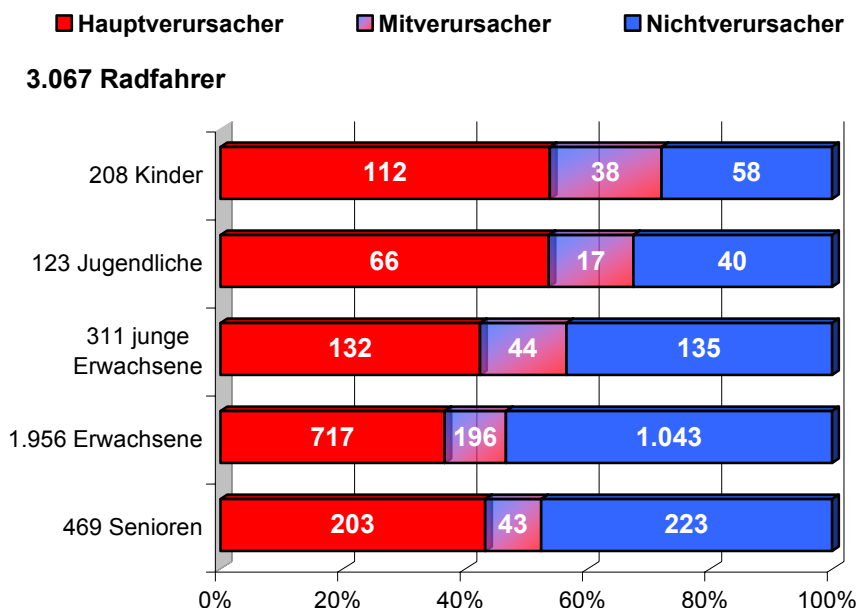
Sind **Radfahrer** an Verkehrsunfällen beteiligt, unterliegen sie einem **deutlich höheren Risiko**, dabei verletzt oder getötet zu werden. Zwei der drei getöteten Radfahrer trugen keinen Fahrradhelm.



Verursacherrolle der Radfahrer

Sind **Kinder und Jugendliche** als Radfahrer an Unfällen beteiligt, setzen sie zu **über 50 % die Hauptursache**.

Alle anderen Altersgruppen sind zu einem geringeren Anteil Hauptverursacher.



Hauptunfallursachen bei VU mit Radfahrerbeteiligung

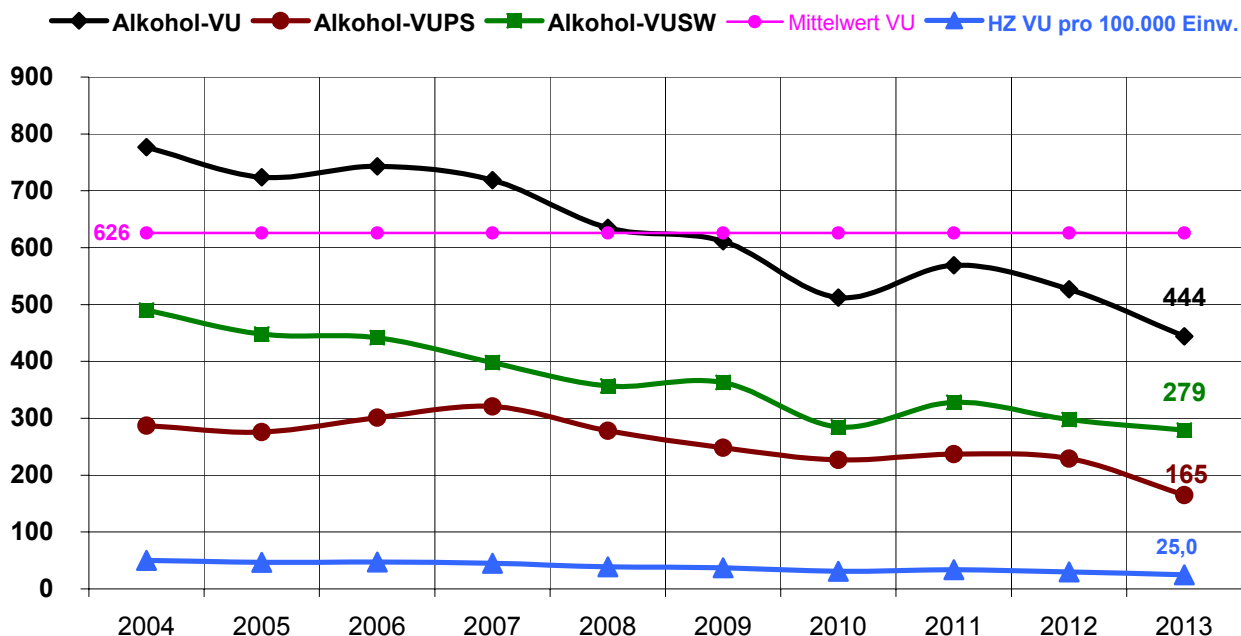
Ursache	Häufigkeit	Veränderung zum Vorjahr
Falsche Straßenbenutzung	166 x ↓	-2,4 %
Vorfahrt, Vorrang	160 x ↓	-3,6 %
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren; Ein-/ Anfahren	108 x ↓	-4,4 %
Alkohol	77 x ↓	-35,8 %
Überholen, Vorbeifahren	62 x ↓	-13,9 %



2.7 Besondere Unfallarten

2.7.1 Alkoholunfälle

Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

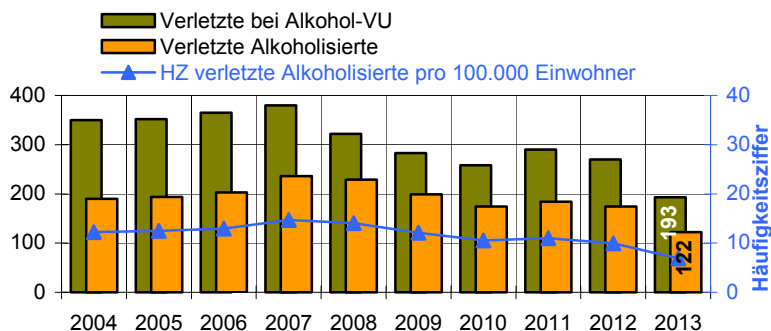


Die Zahl der **Alkoholunfälle** ist - wie schon im Vorjahr - weiter **rückläufig** (- 15,7 %) und liegt deutlich unter dem langjährigen Mittelwert.

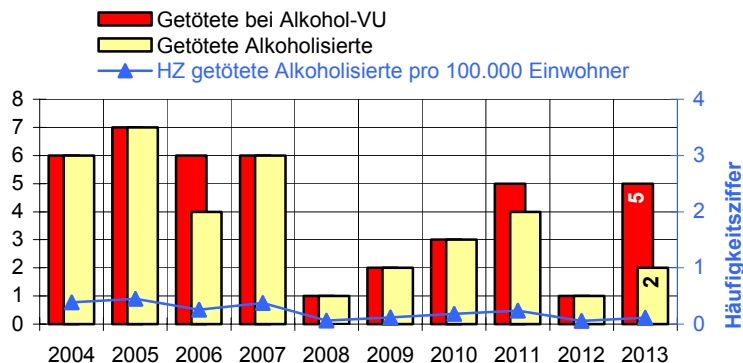
Verletzungsgrad

Bei den **444 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss** wurden im Jahr 2013

- **193 Personen verletzt**; **122** (- 29,9 %) davon standen unter Alkoholeinfluss.

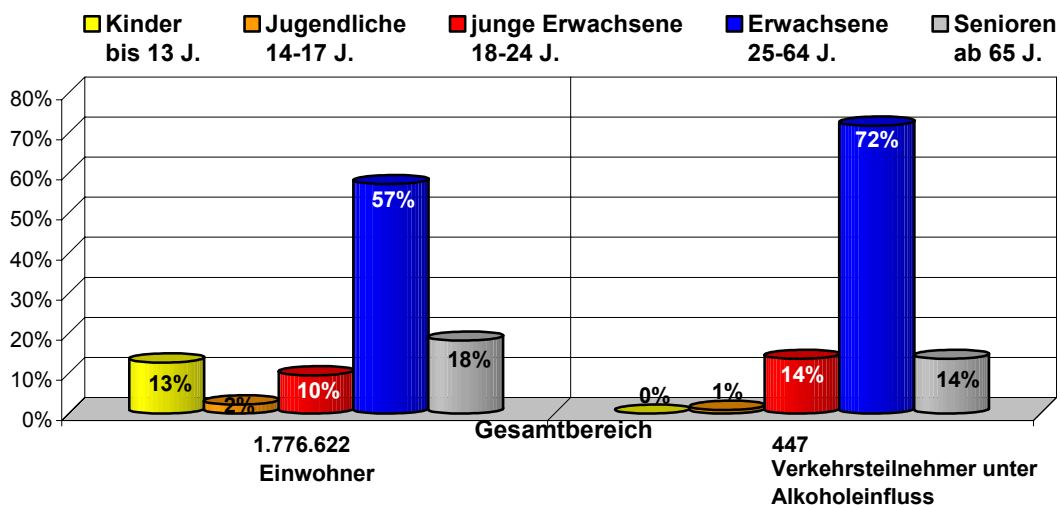


- **5 Personen** wurden **getötet**; **2** (+ 100 %) davon standen unter Alkoholeinfluss.





Altersgruppen 2013: Einwohner - Anteil unter Alkoholeinfluss stehender Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen



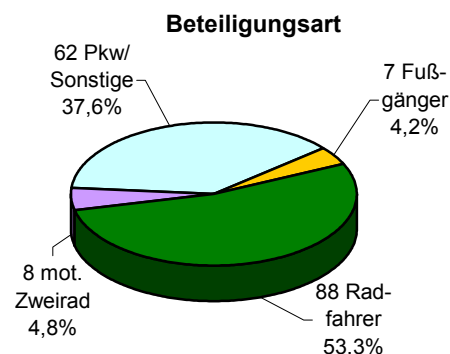
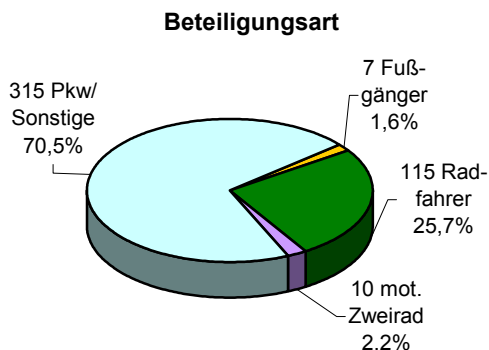
Bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss ist die **Altersgruppe der jungen Erwachsenen und die der Erwachsenen überrepräsentiert**; Senioren sind ihrem Bevölkerungsanteil gegenüber unterproportional vertreten.

Beteiligungsart der unter Alkoholeinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer

447 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
	7 (1,6%)	115 (25,7%)	10 (2,2%)	315 (70,5%)
165 davon bei VUPS	7 (4,2%)	88 (53,3%)	8 (4,8%)	62 (37,6%)
122 Verletzte	5 (4,1%)	83 (68,0%)	9 (7,4%)	25 (20,5%)
2 Getötete	1 (50,0%)			1 (50,0%)

447 Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss

165 davon bei VUPS

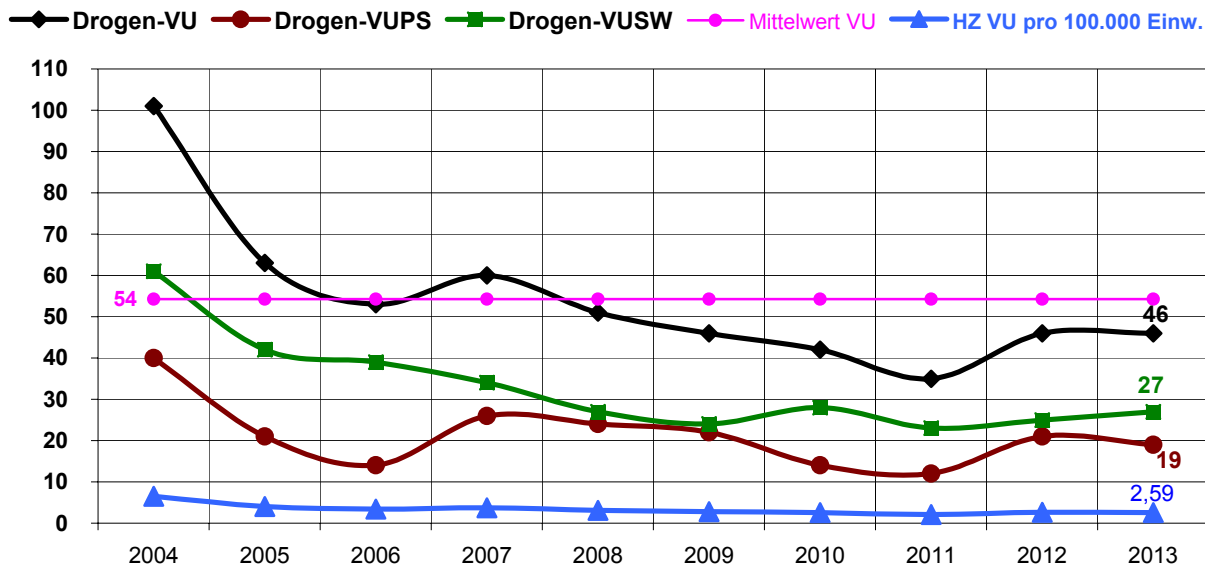


Bei **Alkoholunfällen mit Personenschaden** sind Radfahrer mit **über 50 %** beteiligt.



2.7.2 Drogenunfälle

Langzeitvergleich: Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

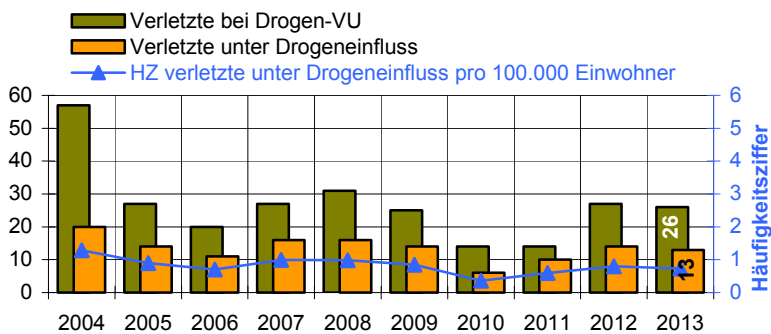


Die Anzahl der **Unfälle unter Drogeneinfluss** blieb Vergleich zum Vorjahr **unverändert**. Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss mit Personenschaden ist leicht rückläufig.

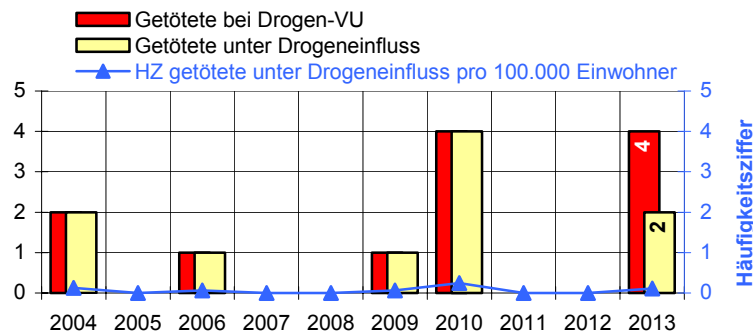
Verletzungsgrad

Bei den **46 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss** wurden im Jahr 2013

- **26 Personen verletzt**; 13 (- 7,1 %) davon standen **unter Drogeneinfluss**,

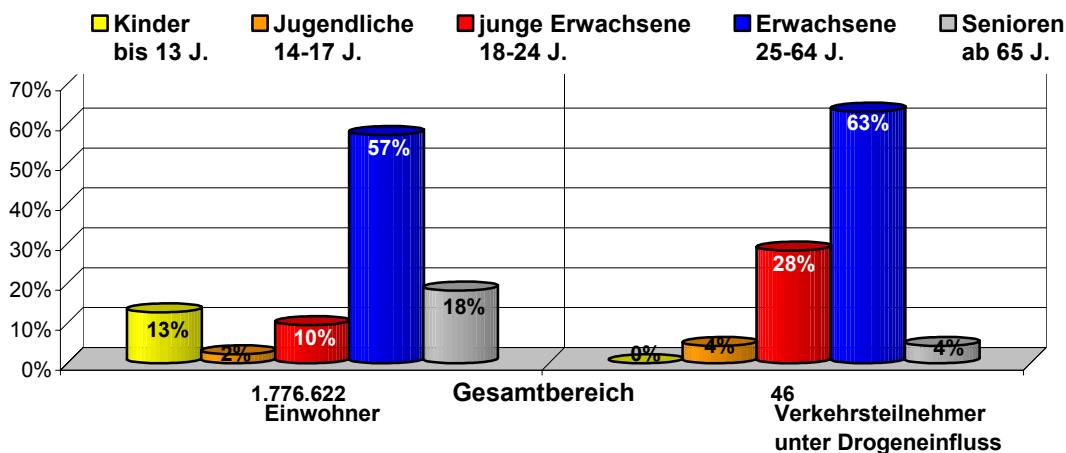


- **4 Personen wurden getötet**; 2 davon standen **unter Drogeneinfluss**.





Altersgruppen 2013: Einwohner - Anteil der unter Drogeneinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen



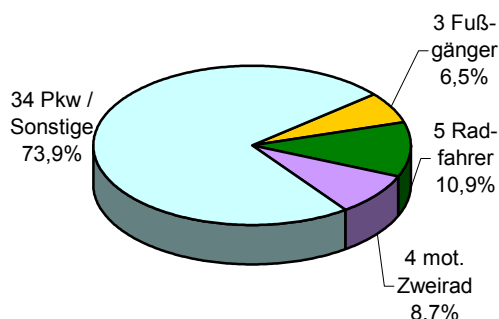
Der Anteil der Altersgruppe der jungen Erwachsenen ist deutlich überrepräsentiert.

Beteiligungsart der unter Drogeneinfluss stehenden Verkehrsteilnehmer

46 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
3 (6,5%)	5 (10,9%)	4 (8,7%)	34 (73,9%)	
19 davon bei VUPS	2 (10,5%)	4 (21,1%)	2 (10,5%)	11 (57,9%)
13 Verletzte	2 (15,4%)	3 (23,1%)	3 (23,1%)	5 (38,5%)
2 Getötete	0	0	0	2 (100,0%)

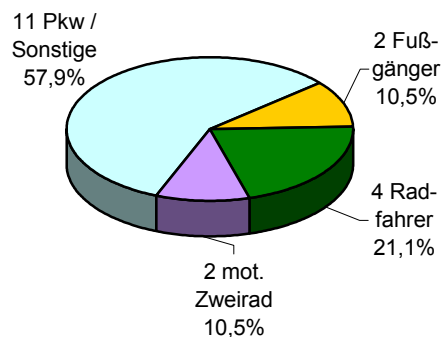
46 Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss

Beteiligungsart



19 davon bei VUPS

Beteiligungsart



Bei Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss sind deutlich überwiegend **Pkw-Fahrer** beteiligt.

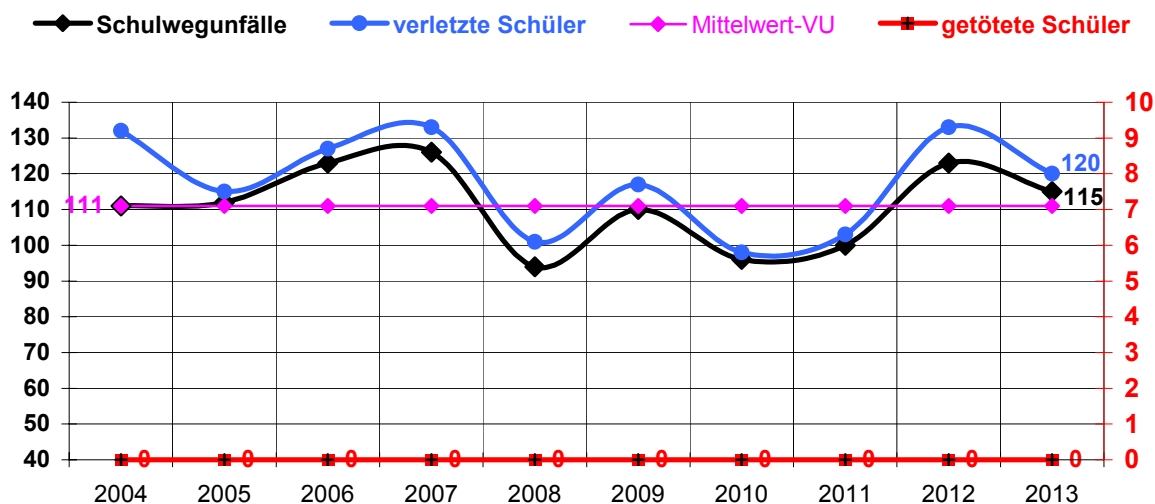


2.7.3 Schulwegunfälle

(Unfälle, bei denen ein Kind (bis Vollendung des 15. Lebensjahres), das sich auf direktem Weg von der Wohnung zur Schule oder zurück befindet, verletzt oder getötet wird)

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Schulwegunfälle insgesamt	123	115	- 8	-6,5% ↘
- Verletzte Schüler	133	120	- 13	-9,8% ↘
- <i>dav. schwerverletzt</i>	12	10	- 2	-16,7% ↘
- Getötete Schüler	0	0		→
Verkehrsbeteiligung der verunglückten				→
- Fußgänger	35	43	+ 8	22,9% ↗
- Radfahrer	78	70	- 8	-10,3% ↘
- Mitfahrer in Schulbus	4	4		0,0% →
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	16	3	- 13	-81,3% ↘
Unfallörtlichkeit				→
- innerhalb geschlossener Ortschaften	122	115	- 7	-5,7% ↘
- außerhalb geschlossener Ortschaften	1	0	- 1	-100,0% ↘
Unfallstelle				→
- Fahrbahn	74	77	+ 3	4,1% ↗
- Gehweg	17	17		0,0% →
- Radweg	20	17	- 3	-15,0% ↘
- andere Stelle	12	4	- 8	-66,7% ↘
Besonderheiten der Unfallstelle				→
- Tempo-30-Zone (z. 274.1 StVO)	28	27	- 1	-3,6% ↘
- 30 km/h-Strecke (z. 274 StVO)	8	6	- 2	-25,0% ↘
- Lichtzeichenanlage	28	37	+ 9	32,1% ↗
- Fußgängerüberweg/-furt mit LZA	32	39	+ 7	21,9% ↗
- Schulbushaltestelle	1	0	- 1	-100,0% ↘
- Linienbushaltestelle / Straßenbahn	7	8	+ 1	14,3% ↗
- Verkehrsregelung				→
durch Polizei	0	0		→
durch Schülerlotsen	0	0		→
durch Schulweghelfer	1	0	- 1	-100,0% ↘

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete

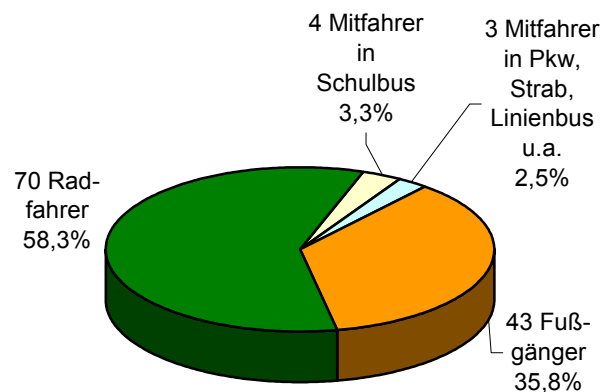




Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

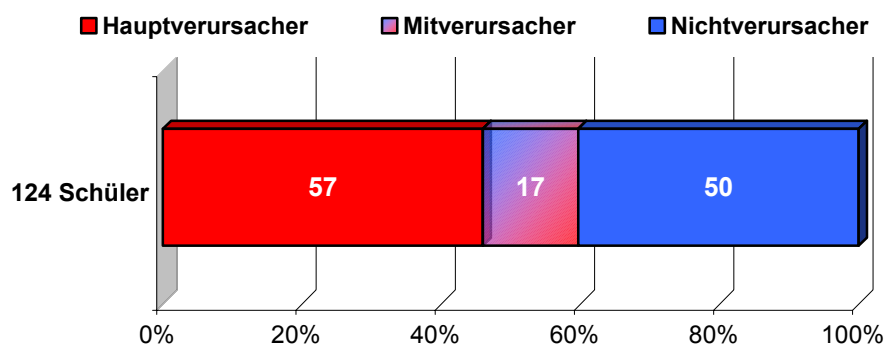
120 verletzte Schüler	Fußgänger		Radfahrer		Mitfahrer in Schulbus		Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	
	43	(35,8%)	70	(58,3%)	4	(3,3%)	3	(2,5%)
5 (4,2%) bis 6 Jahre			2 (40,0%)		3 (60,0%)			
4 (3,3%) 7 Jahre	4 (100,0%)							
4 (3,3%) 8 Jahre	3 (75,0%)				1 (25,0%)			
12 (10,0%) 9 Jahre	6 (50,0%)		5 (41,7%)				1 (8,3%)	
18 (15,0%) 10 Jahre	7 (38,9%)		11 (61,1%)					
32 (26,7%) 11 Jahre	9 (28,1%)		21 (65,6%)				2 (6,3%)	
14 (11,7%) 12 Jahre	4 (28,6%)		10 (71,4%)					
18 (15,0%) 13 Jahre	7 (38,9%)		11 (61,1%)					
13 (10,8%) 14 Jahre	3 (23,1%)		10 (76,9%)					

Die verletzten Schüler waren zu **94 %** als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „Nichtverursachern“ waren **sieben** Schüler als **Mitfahrer in Pkw, Bussen** etc. beteiligt und setzten in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





Hauptunfallursachen

▪ bei den Schülern

Falsches Fußgängerverhalten	28 x	→	0,0 %
Falsche Straßenbenutzung	19 x	↘	-29,6 %
Vorfahrt, Vorrang	8 x	↗	100,0 %
Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	5 x	↘	-28,6 %
Rotlicht	3 x	↗	200,0 %

▪ bei den anderen Beteiligten

Abbiegen, Wenden, Ein-/Anfahren	14 x	↘	-57,6 %
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	11 x	↗	37,5 %
Vorfahrt, Vorrang	8 x	↗	14,3 %
Geschwindigkeit	4 x	↘	-42,9 %
Überholen	2 x	↘	-50,0 %

Nach einem Schulwegunfall besuchen die Verkehrserzieher der Polizei die Schulklassen der verunfallten Kinder und geben Tipps, wie Unfälle vermieden werden können.

Als weitere Maßnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit überprüft die zuständige Polizeiinspektion jede Schulwegunfallörtlichkeit und leitet ggf. bestehende Verbesserungsvorschläge (z.B. Anbringung von Absperrgittern, Änderung von Ampelschaltungen, Einrichtung von Haltverboten, Zurückschneiden von Hecken zur Verbesserung der Sichtbeziehungen) an die Straßenverkehrsbehörde weiter.

Schulweghelfer

Diese Bürger helfen ehrenamtlich mit, den Schulweg der Kinder sicherer zu gestalten. Eingesetzt werden diese Helfer an Fußgängerüberwegen im Umfeld der Schulen. Die Landeshauptstadt München bezahlt als Anerkennung für das Engagement eine Aufwandsentschädigung.

Erwachsene Personen, die an einer Tätigkeit als ehrenamtliche/r Schulweghelfer/in interessiert sind, bitten wir, sich auf der Homepage der Stadt München zu informieren.

<http://www.muenchen.de/dienstleistungsfinder/muenchen/1078377/>

Schülerlotsen

Für den Schülerlotsendienst können sich Schüler ab 13 Jahre melden. Eingesetzt werden sie an Fußgängerüberwegen, die unmittelbar vor der jeweiligen Schule liegen.

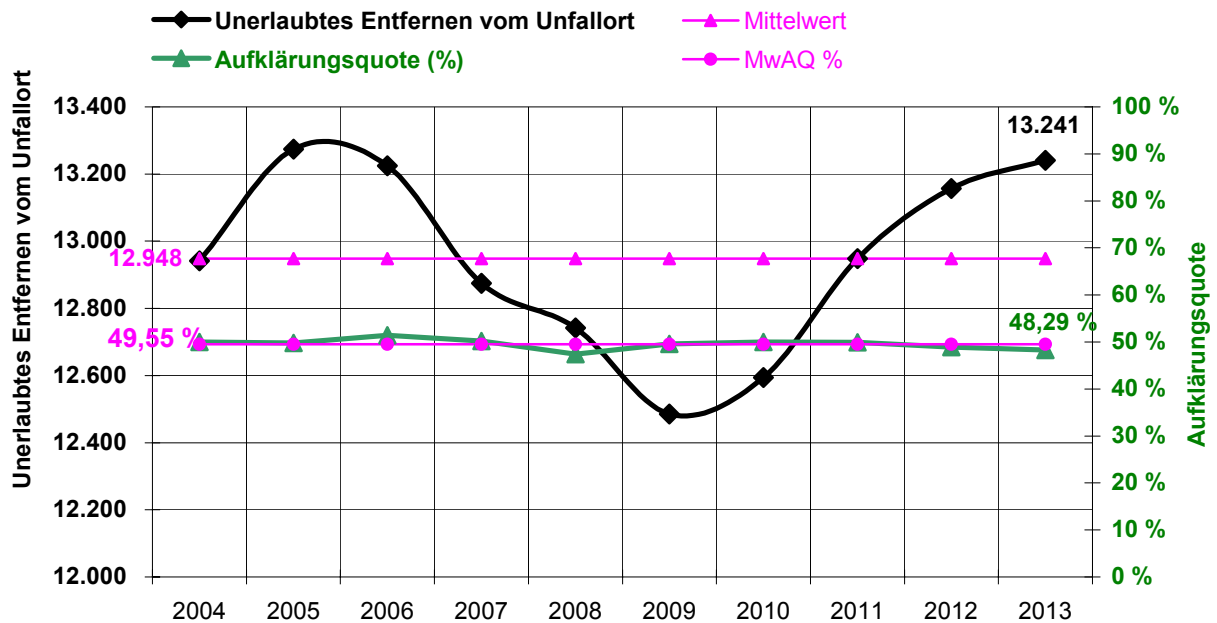
Ausbildung der Schulwegdienste

Die Ausbildung der Schulwegdienste (Schulweghelfer und Schülerlotsen) erfolgt durch die für den Einsatzort des Schulwegdienstes örtlich zuständige Polizeiinspektion.



2.7.4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Langzeitvergleich



Die Zahl der **Verkehrsunfallfluchten** ist gegenüber den Vorjahren **erneut angestiegen**. Die Aufklärungsquote bewegt sich auf Vorjahresniveau.

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Verkehrsunfälle gesamt	52.839	54.977	+ 2.138	4,0%
davon mit Unfallflucht	13.157	13.241	+ 84	0,6%
<i>= Anteil an Verkehrsunfällen gesamt</i>	24,9%	24,1%		
Unfallflucht bei schwerwiegendem VU mit Sachschaden (VUSW)	12.557	12.695	+ 138	1,1%
<i>= Flucht-Anteil bei VUSW</i>	80,51%	80,42%		
Unfallflucht bei VU mit Personenschaden (VUPS)	600	546	- 54	-9,0%
<i>= Flucht-Anteil bei VUPS</i>	9,37%	8,52%		
dabei getötete Personen	0	0	+ 0	
dabei verletzte Personen	671	604	- 67	-10,0%
- aufgeklärte Fälle (Kfz-Kennzeichen des Flüchtigen ermittelt)	6.444	6.394	- 50	-0,8%
Aufklärungsquote	48,98%	48,29%		
Fluchtunfälle mit tödlichem Ausgang	0	0		
dabei getötete Personen				
- aufgeklärte Fälle				

Bei knapp **25 %** aller Verkehrsunfälle wurde **Unfallflucht begangen!** Der Anteil von Unfallflucht bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.



3. Verkehrssicherheitsarbeit

3.1 Verkehrsaufklärung und -erziehung; Öffentlichkeitsarbeit

Wir engagieren uns intensiv im Bereich der Verkehrspräventionsarbeit. Alle Altersgruppen werden entsprechend ihrer Verkehrsbeteiligung angesprochen, beginnend mit dem Schulwegtraining im Kindergarten, über die Fahrradausbildung in der Jugendverkehrsschule, Vorträge in weiterführenden Schulen, bis hin zur speziellen Seniorenarbeit.

Hierzu setzen wir 37 **pädagogisch geschulte Beamte bei der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung (VPI VE)** ein. Darüber hinaus leisten aber auch die **Kontaktbeamten bei den Polizeiinspektionen** wertvolle Arbeit in den Kindergärten. Mit den Kleinen trainieren sie den Schulweg, helfen mit, die Schulwegpläne zu erstellen und betreuen auch die Schulweghelfer bei ihre täglichen Aufgaben.

Die Beamten des **Verkehrspuppentheaters** sind mit ihrem jährlich wechselnden Programm täglich in den Grund-, Förder- und Privatschulen eingesetzt. I.d.R. nehmen auch die Vorschulkinder nahegelegener Kindergärten an den Vorstellungen in den Schulen als Zuschauer teil.

An allen Schultagen im Schuljahr 2012/2013 unterrichteten dreizehn Teams der Jugendverkehrsschule der VPI Verkehrserziehung an 238 Grund-, Förder- und Privatschulen mehr als 13.500 Schüler im verkehrsgerechten Radfahren. Die Schüler erhalten nach bestandener Prüfung den begehrten „**Radführerschein**“.

In den übrigen Monaten führen die Beamten der VPI VE Verkehrsunterrichte in weiterführenden Schulen durch. Die Themenpalette wird dabei dem Alter der Schüler angepasst und reicht vom Thema „Vorfahrt“ und „Verhalten nach Verkehrsunfall“, bis zum Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ oder „Aggression und Geschwindigkeit“.

Fußgänger, Radfahrer, Senioren, aber auch junge Fahranfänger sind Verkehrsteilnehmer mit besonderem Unfall- bzw. Verletzungsrisiko. Um diese **Zielgruppen** zu erreichen, führt die VPI VE zahlreiche **öffentlichkeitswirksame Präventionsaktionen** im gesamten Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München durch. Dabei werden z.B. mit dem Fahrsimulator eindrucksvoll die Auswirkungen überhöhter Geschwindigkeit vermittelt, bei Seh- oder Reaktionstests die eigenen Grenzen verdeutlicht oder mit der sogenannten „Rauschbrille“ die Wirkung des Alkohols demonstriert. Auch im Rahmen der Kampagne „Gscheid radln“ wurde an zahlreichen Informationsständen, zum Teil in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt München, über das „sichere“ Radfahren informiert, um die Gefahrenpotentiale des Straßenverkehrs zu verdeutlichen, Verhaltenstipps zu geben und dadurch die Zahl der Verkehrsunfälle zu reduzieren.

Eine speziell für **Senioren** abgestimmte „Lernmethode“, das „Verkehrssicherheitstraining an Stationen“, wird seit 2008 erfolgreich eingesetzt. Im vergangenen Jahr wurde die Veranstaltungsreihe in 26 Veranstaltungen mit 507 Teilnehmern durchgeführt.

Anregungen für verkehrsgerechtes Verhalten findet die Gruppe der „ungeschützten Verkehrsteilnehmer“ – Fußgänger und Radfahrer – in dem gleichnamigen Lagebild. Über die Hauptunfallursachen – Alkohol, Drogen und Medikamente am Steuer – informiert das Lagebild „Alkohol, Drogen und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr“.

Informationen aus den genannten Lagebildern und alle weiteren Verkehrssicherheitstipps der Münchner Polizei gibt es unter:

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

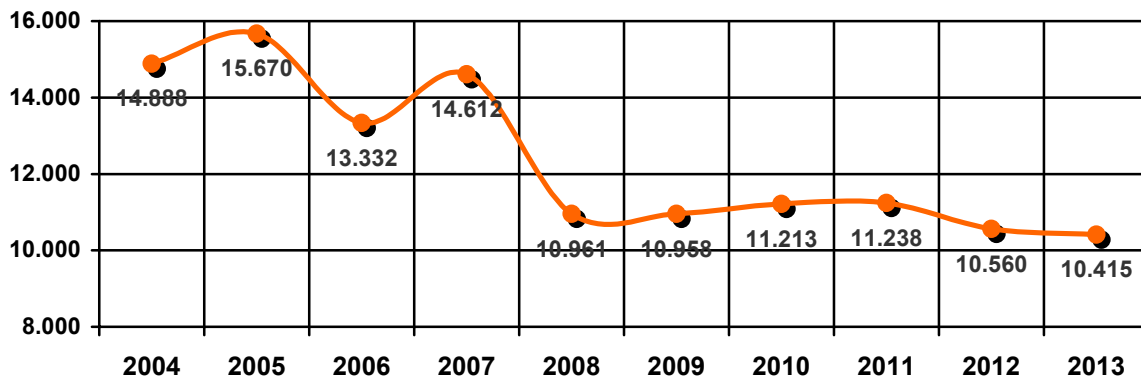


Verkehrsaufklärung bei Erwachsenen

	Gesamtbereich		
	2012	2013	+/-
Besucher von Verkehrsunterrichten gem. § 48 StVO *	154	100	-35,1 %
<i>Vorträge</i>	8	5	-37,5 %
<i>davon Einzelbelehrungen</i>	9	10	11,1 %
Jugendliche auf Anordnung des Jugendrichters	93	77	-17,2 %
Insassen von Vollzugsanstalten	603	65	-89,2 %
<i>Vorträge</i>	47	8	-83,0 %
Mitglieder von Jugendclubs	21	21	0,0 %
<i>Vorträge</i>	4	1	-75,0 %
Besucher von Elternversammlungen	5.573	5.597	0,4 %
<i>Vorträge</i>	106	106	0,0 %
Bewohner von Altenheimen, Mitglieder von Seniorenclubs	1.468	1.483	1,0 %
<i>Vorträge</i>	79	65	-17,7 %
Beschäftigte von Behörden, Betrieben, Mitglieder von Vereinen und Sonstige	2.648	3.072	16,0 %
<i>Vorträge</i>	99	117	18,2 %
Gesamtzahl der Teilnehmer	10.560	10.415	-1,37 %

* Der § 48 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet der Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit, Verkehrsteilnehmer bei schweren Verkehrsordnungswidrigkeiten zum Verkehrsunterricht vorzuladen. Mit dem Wegfall des Widerspruchs im Verwaltungsverfahren zum 01.07.2007 hat die Landeshauptstadt München die Anordnungspraxis geändert und das bisherige automatisierte Ladungsverfahren eingestellt. Eine Vorladung erfolgt nur in Einzelfällen.

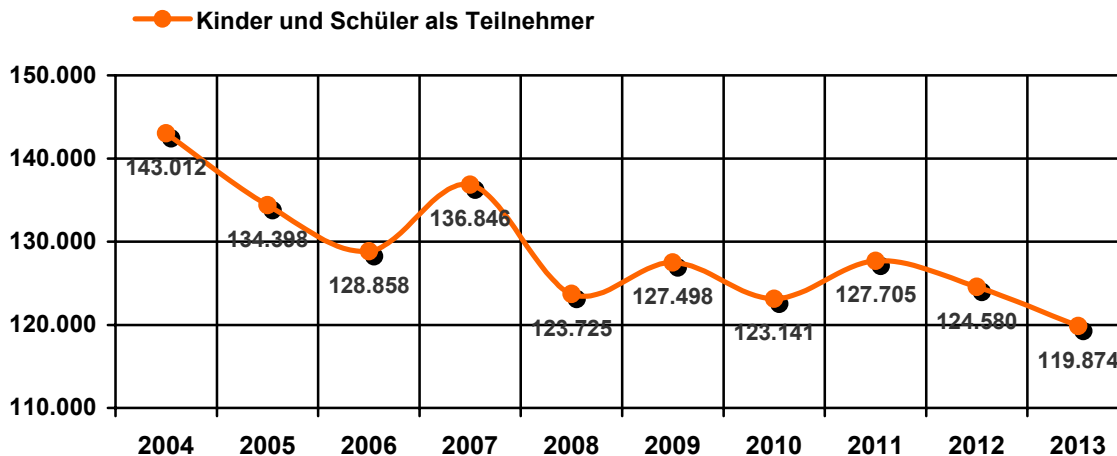
—●— Teilnehmer an Verkehrsaufklärungsveranstaltungen





Verkehrserziehung bei Kindern und Schülern

	Gesamtbereich		
	2012	2013	+/-
Beschulte Kinder in Kindergärten	11.932	11.683	-2,1 %
<i>davon Teilnehmer am Schulwegtraining</i>	8.921	8.285	-7,1 %
<i>Unterrichts- und Übungsstunden</i>	1.216	1.370	12,7 %
Kinder im Vorschulalter sowie Grund- und Förderschüler	53.633	54.411	1,5 %
<i>Aufführungen der Verkehrspuppenbühne</i>	306	316	3,3 %
Grund- und Förderschüler der Jugendverkehrsschulen	12.980	13.501	4,0 %
<i>vierte Klassen</i>	639	675	5,6 %
<i>Doppelstündige Übungsveranstaltungen der Jugendverkehrsschulen</i>	3.185	3.355	5,3 %
Grund-, Mittel- und Förderschüler	3.692	5.557	50,5 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	367	737	100,8 %
Gewerbeschüler	3.586	4.297	19,8 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	280	348	24,3 %
Realschüler	8.582	3.350	-61,0 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	334	122	-63,5 %
Gymnasiasten	27.963	25.123	-10,2 %
<i>Verkehrsunterrichtsstunden</i>	1.078	978	-9,3 %
Schüler nach Schulwegunfällen	2.212	1.952	-11,8 %
<i>Sonderunterrichtsstunden</i>	92	80	-13,0 %
Gesamtzahl der Teilnehmer	124.580	119.874	-3,8 %





3.2 Unfallkommission

In der Unfallkommission (UK) arbeiten Vertreter des Kreisverwaltungs- und Baureferats der Landeshauptstadt München im städtischen Bereich bzw. im Landkreis Vertreter des Landrats- und Straßenbauamts München mit der Polizei gemeinsam an der Aufgabe, Unfallörtlichkeiten mit hohem Unfallpotenzial 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 entsprechende 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 sich nicht immer rasch verwirklichen lassen. Im Jahr 2013 wurden von der UK drei Örtlichkeiten im Stadtgebiet und zwei weitere im Landkreis München überprüft.

Darüber hinaus besichtigt die Polizei auch alle Unfallörtlichkeiten der tödlichen Verkehrsunfälle. Unabhängig von der vordergründigen Unfallursache wird die Unfallstelle umfassend überprüft. Werden relevante Mängel festgestellt, so erörtert die UK diese außerplanmäßig und sucht nach Abhilfe. Bei den 23 tödlichen Verkehrsunfällen im Jahr 2013 konnten zwar keine unfallursächlichen Mängel im Straßenraum festgestellt werden, trotzdem wurden an sieben Unfallörtlichkeiten Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit veranlasst.

Im Folgenden werden zwei Beispiele für die UK-Arbeit aufgezeigt:

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. Aufgrund dessen wird die Kreuzung Schleißheimer- / Fortner- / Aschenbrennerstraße nicht mehr als Unfallhäufungsstelle behandelt.



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

Landkreis München: Pasinger Straße (St 2363) / Turmairstraße / AS Gräfelfing (BAB A 96)

Wegen hohem Unfallpotenzials musste die Kreuzung als Unfallhäufungsstelle eingestuft werden. So verursachten Verkehrsteilnehmer, die von der Pasinger Straße aus kommend nach links in Richtung BAB A 96 abbogen, nicht selten Verkehrsunfälle, weil sie den Vorrang entgegenkommender Fahrzeugführer missachteten. Zudem ereigneten sich auf dem sog. freilaufenden Rechtsabbiegestreifen von der BAB A 96 aus hin zur Pasinger Straße viele Auffahrunfälle.

Nach Prüfung durch die Unfallkommission wurden zur Bekämpfung der ungünstigen Unfallsituation folgende Maßnahmen an der Kreuzung empfohlen und auch umgesetzt:

1. Installation einer gesonderten zusätzlichen Signalisierung in der Lichtsignalanlage für Linksabbieger in die BAB A 96
2. Einbeziehung des bislang unsignalisierten freilaufenden Rechtsabbiegestreifens in die Lichtsignalanlage

Beobachtungen zeigten nun, dass die Verkehrssicherheit aufgrund der umgesetzten Maßnahmen deutlich angehoben werden konnte. So spielt das relevante Unfallgeschehen praktisch keine Rolle mehr, weshalb die Kreuzung seit Ende des Jahres 2013 auch offiziell nicht mehr als Unfallhäufungsstelle eingestuft wird.



Bild 1:
Pasinger Straße nördlich mit Blick auf Kreuzungsbereich samt freilaufendem Rechtsabbiegestreifen; Zustand vor Maßnahmenumsetzung



Bild 2:
Pasinger Straße nördlich mit Blick auf Kreuzungsbereich nach Maßnahmenumsetzung



Bild 3:
Blick auf den nun in die Signalisierung einbezogenen vormals freilaufenden Rechtsabbiegestreifen



3.3 Besondere Verkehrskampagnen

Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“

Nach einem Anstieg der Fahrradunfälle im Stadtgebiet München im Jahr 2011 um 19,6 % (gegenüber dem Vorjahr) und einer Gesamtzahl von 2.225 verletzten Radfahrern (höchster Wert seit 10 Jahren) wurde im Jahr 2011 zur Erhöhung der Sicherheit rund um den Radverkehr die Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“ ins Leben gerufen und seither jährlich über die gesamte Radlsaison hinweg durchgeführt. Durch die weit gefassten Aufklärungs- und Kontrollmaßnahmen konnte das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst und so ein stetiger Rückgang der Unfallzahlen erreicht werden.



Unter dem Gesamtmotto „Miteinander“ werden alle Verkehrsteilnehmer einbezogen. Um Radfahrer besser zu schützen werden Verhaltensfehler von Kfz-Führer und Fußgänger beanstandet, während gleichzeitig die Einhaltung von Verkehrsregeln seitens der Radfahrer überwacht wird.

Gemäß dem Grundsatz „Ankündigen – Aufklären – Ahnden“ führen die eingesetzten Beamten zu Beginn von mehrwöchigen Schwerpunktaktionen nach einem festgestellten Fehlverhalten bei weniger gefahrenträchtigen Verstößen vorwiegend Aufklärungsgespräche. Diese Gespräche haben zum Ziel, die immense Wichtigkeit der Einhaltung aller Verkehrsregeln und die Notwendigkeit eines rücksichtsvollen Miteinanders zu verdeutlichen. Dabei spricht die Polizei auch Empfehlungen, wie z.B. zum Tragen eines Fahrradhelms, aus.

Im weiteren Verlauf werden – weiterhin mit Augenmaß – Verwarnungsgelder erhoben bzw. es werden Verstöße (von unterschiedlichst beteiligten Verkehrsteilnehmern) zur Anzeige gebracht.

Vermehrt kommen uniformierte Fahrradstreifen zum Einsatz, die zusätzlich zur Verkehrsüberwachung auch andere polizeiliche Aufgaben übernehmen und auf hohe Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern stoßen.

Um über gefahrenträchtige Verstöße und deren Rechtsfolgen zu informieren, kommen zwei „Rote Karten“ – eine für die Zielgruppe Radfahrer, die andere für Kfz-Führer und Fußgänger – zur Verteilung.

Parallel zur Ahndung des Fehlverhaltens von Teilnehmern am Straßenverkehr erhalten Radler, die ein vorschriftsmäßig ausgerüstetes Fahrrad mit sich führen, eine Belohnung für ihr vorbildliches Verhalten in Form eines Reflektorbandes.

Zudem wird der gemeinsam mit der Landeshauptstadt München herausgegebene Verkehrssicherheitsflyer „Entspannt mobil – Sicher unterwegs“ verteilt.

Da Ausrüstungsmängel Radfahrer von einer Sekunde auf die andere in Lebensgefahr bringen können, werden anhand einer „Fahrrad-Checkliste“ die im Rahmen der Kontrollen festgestellten und zu reparierenden Mängel, wie defekte Beleuchtung, Bremsen, Lenkung, Bereifung usw. anschaulich aufgezeigt.

Bei der Finanzierung der „Streumittel“ leisten die Münchner Polizeivereine „Münchner Blaulicht“, „Polizisten helfen“ und das „Münchner Sicherheitsforum“ wertvolle Unterstützung und verdeutlichen damit die Notwendigkeit eines gesamtgesellschaftlichen Ansatzes auf dem Feld der Verkehrssicherheit.

Trotz der erzielten Reduzierung der Fahrradunfälle gehen mit Verkehrsunfällen regelmäßig große Sorgen und Nöte – oft auch menschliche Schicksale – für Beteiligte und deren Angehörige einher. Die Kampagne „Gscheid radln – aufeinander achten!“ wird deshalb in Kooperation mit der Landeshauptstadt München auch in der Radlsaison 2014 fortgeführt.



3.4 Verkehrsüberwachung

Die Verkehrsüberwachung (VÜ) dient dazu, die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechtem und besonnenem Verhalten zu veranlassen. Ihre Maßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu verhindern oder Unfallfolgen zu mindern und Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr sowie sonstige vom Straßenverkehr ausgehende schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, soweit wie möglich, zu verhüten. Dabei steht die Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle, sowie die Minimierung deren Folgen, im Vordergrund.

Eine lückenlose Verkehrsüberwachung ist weder möglich noch wünschenswert. Deshalb richtet die Münchner Polizei ihre Maßnahmen in erster Linie danach aus, die genannten Ziele zu erreichen. Die vom Bayerischen Staatsministerium des Innern erlassenen VÜ-Richtlinien² finden hier Anwendung. Priorität haben Verstöße, die entweder ein besonderes Gefahrenpotenzial beinhalten oder den Verkehrsablauf erheblich stören:

- Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Verbotswidriges Benutzen eines Mobiltelefons am Steuer
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte und Schutzhelme
- Rotlichtmissachtung
- Falsches Verhalten von Radfahrern und Fußgängern als auch gegenüber diesen Verkehrsteilnehmern
- Verbotswidriges Parken in 2. Reihe
- Behinderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Verbotswidriges Parken in Feuerwehrzufahrten/Rettungswegen
- Verbotswidriges Parken auf Behindertenparkplätzen

Auch im Jahr 2013 musste eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern festgestellt werden, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnahmen. Die Auswirkungen von Drogen, aber auch bereits geringer Mengen Alkohol auf die menschliche Leistungsfähigkeit, insbesondere im Hinblick auf die komplexen Anforderungen im Straßenverkehr, werden noch zu häufig unterschätzt.

Im **Lagebild „Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr“** finden sich hierzu weitere Informationen unter

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

Mit der Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit an Stellen, an denen sich häufig Unfälle ereignet haben (Unfallhäufungspunkte/-strecken) oder an denen nach den örtlichen Umständen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit dafür besteht (Unfallgefahrenpunkte), wird einer der Hauptunfallursachen entgegengewirkt.

Aufgrund dieser Überwachungsmaßnahmen konnte ein Rückgang der Geschwindigkeitsunfälle um 11,5% festgestellt werden.

Im Jahr 2013 passierten über 3 Millionen Kraftfahrzeuge die polizeilichen Messstellen. In mehr als 83.000 Fällen wurden dabei Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit beanstandet. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von ca. 2,6 %. Bei weiteren Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten, von kombinierten Rotlicht- und Geschwindigkeitsmessanlagen, im Richard-Strauss-Tunnel, sowie aus zivilen Dienstwagen und von Krädern mittels Videobeweis wurden rund 30.000 Geschwindigkeitsverstöße geahndet.

² <http://www.gesetze-bayern.de/jportal/portal/page/bsbayprod.psm1?doc.id=VVBY-VVBY000003522&st=vv&showdoccase=1¶mfromHL=true>



Innerhalb des Stadtgebietes München wurde im Juli 2013 ein Pkw-Fahrer mit 157 km/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gemessen. Für dieses Fehlverhalten sieht der Bußgeldkatalog eine Geldbuße von 680 €, 4 Punkte und 3 Monate Fahrverbot vor. Bei derartigen massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen nimmt die Zentrale Bußgeldstelle regelmäßig ein vorsätzliches Handeln an. Dies führt zu einer Verdoppelung des Bußgeldes.

Unbestritten mindert der angelegte Sicherheitsgurt bei Verkehrsunfällen Verletzungen oder rettet das Leben. Dies gilt auch für die Sicherung von Kindern in einem Kindersitz. Ungeachtet dieser Tatsache musste die Münchner Polizei 2013 immer noch über 16.000 Autofahrer wegen des nicht angelegten Sicherheitsgurts beanstanden. In über 1.300 Fällen waren Kinder nicht oder nicht richtig gesichert.

Zielgerichtet wurde das Fehlverhalten von Radfahrern, besonders Rotlichtverstöße und das Fahren entgegen der Fahrtrichtung auf Radwegen, aber auch falsches Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber Radfahrern überwacht.

Zu diesen Verkehrsteilnehmern bietet das **Lagebild „Ungeschützte Verkehrsteilnehmer – Radfahrer und Fußgänger“** ausführliche Informationen unter:

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

Die Verkehrsüberwachung ist gesetzlicher Grundsatzauftrag der Polizei. Das Bayerische Staatsministerium des Innern ermächtigte zudem die Kommunen in den Bereichen „Parken“ und „Geschwindigkeit“, eine eigene kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) einzusetzen. Von diesem Recht machen die Landeshauptstadt München und immer mehr Gemeinden im Landkreis Gebrauch.

Seit 2009 ist die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) auch ermächtigt, den Verkehr im unmittelbaren Zusammenhang mit den Verkehrszeichen der StVO

- Zeichen 237 (Radweg)
- Zeichen 239 (Gehweg)
- Zeichen 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg)
- Zeichen 241 (getrennter Fuß- und Radweg)
- Zeichen 242.1/242.2 (Beginn und Ende eines Fußgängerbereichs)
- Zeichen 244.1/244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße)
- Zeichen 325.1/325.2 (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs)

zu überwachen und Verstöße von Radfahrern auf Gehwegen und gegen das Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) bei Einbahnstraßen (Zeichen 220) zu ahnden³.

³ § 2 Abs. 3 Verordnung über Zuständigkeiten im Ordnungswidrigkeitenrecht (ZuVOWiG)



4. Verkehrsdelikte / Maßnahmen

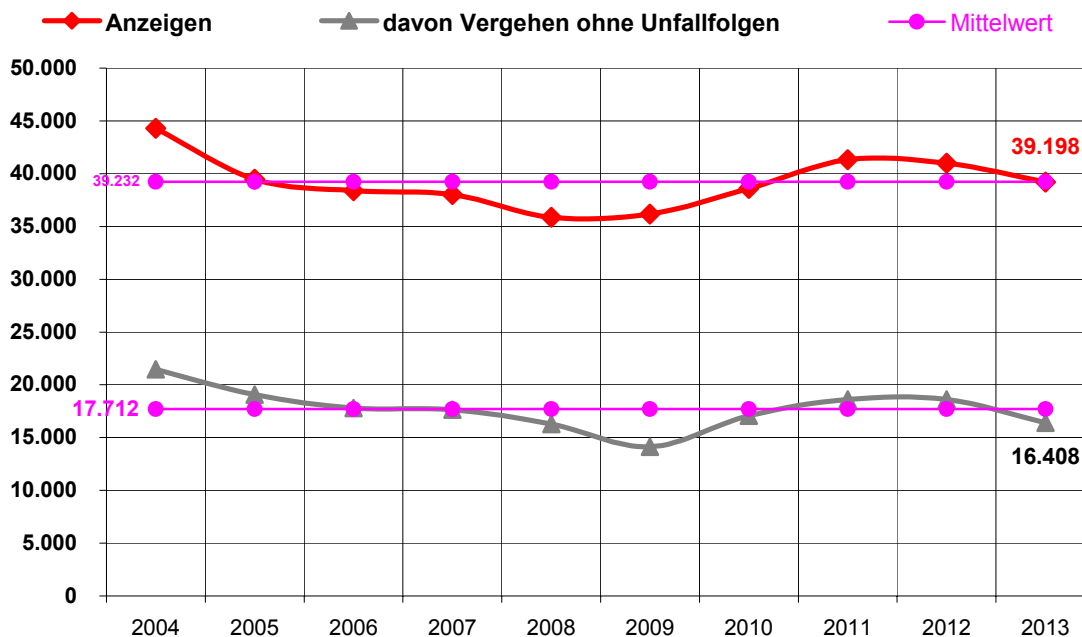
4.1 Gesamtüberblick

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Verkehrsstraftaten - Anzeigen	41.003	39.198	-1.805	- 4,4 %
- Vergehen <u>ohne Unfallfolgen</u>	18.622	16.408	-2.214	- 11,9 %
- Verkehrsunfälle mit Vergehenstatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	19.887	20.142	+255	+ 1,3 %
- Aggressionsdelikte	2.494	2.648	+154	+ 6,2 %
Ordnungswidrigkeiten	1.164.402	1.030.944	-133.458	- 11,5 %
- Anzeigen	207.634	194.981	-12.653	- 6,1 %
- Verwarnungen	956.768	835.963	-120.805	- 12,6 %
Unter Alkoholeinfluss festgestellte Fahrer	4.797	4.042	-755	- 15,7 %
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	1.833	1.848	+15	+ 0,8 %
Rotlicht - Gesamtbeanstandungen	19.115	15.266	-3.849	- 20,1 %
Geschwindigkeit - Gesamtbeanstandungen	131.742	115.980	-15.762	- 12,0 %
Aggressionsdelikte	2.494	2.648	+154	+ 6,2 %
Sicherstellung Führerscheine	1.476	1.356	-120	- 8,1 %
Abschleppung verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	16.143	13.782	-2.361	- 14,6 %



4.2 Verkehrsstraftaten (inkl. Aggressionsdelikte)

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Anzeigen	41.003	39.198	-1.805	-4,4 %
- Vergehen ohne Unfallfolgen	18.622	16.408	-2.214	-11,9 %
<i>davon - Trunkenheitsdelikte</i>	2.115	1.766	-349	-16,5 %
<i>- Drogendelikte</i>	317	247	-70	-22,1 %
<i>- Fahren ohne Fahrerlaubnis</i>	1.902	1.609	-293	-15,4 %
<i>- Fahren ohne Versicherungsschutz / Zulassung</i>	14.288	12.786	-1.502	-10,5 %
- Verkehrsunfälle mit Vergehenstatbestand (i.d.R. Körperverletzung, Unfallflucht, Alkohol, Drogen)	19.887	20.142	+255	1,3 %
- Aggressionsdelikte	2.494	2.648	+154	6,2 %



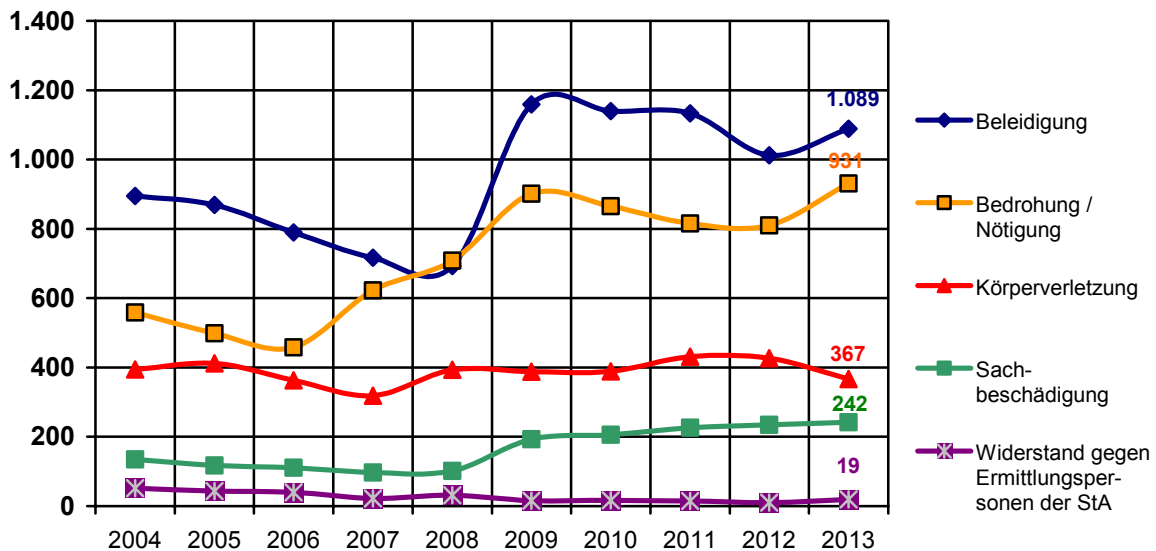
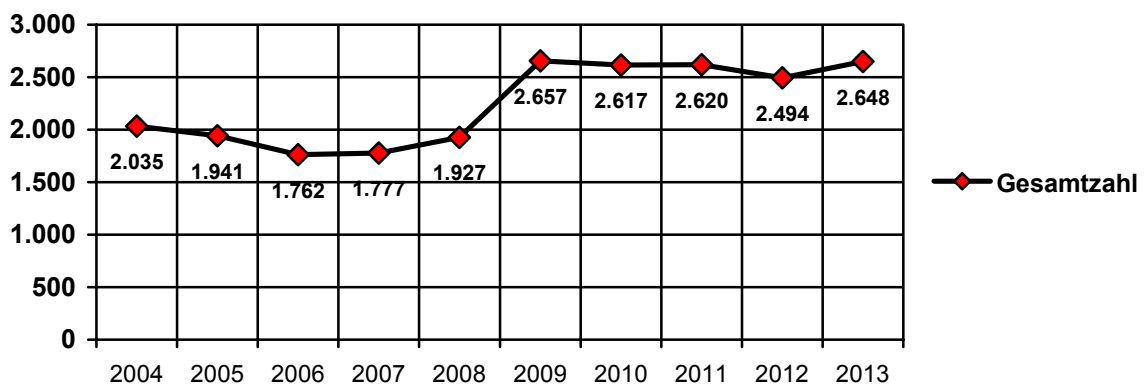
Im Vergleich zum Vorjahr sanken die Anzeigen im Bereich der Verkehrsstraftaten um 4,4 %. Bei den Vergehen ohne Unfallfolgen ist ein Rückgang um 11,9 % zu verzeichnen.



Aggressionsdelikte

Als Aggressionsdelikt im Straßenverkehr wird eine Straftat bezeichnet, die sich gegen eine Person oder Sache richtet und mit einem Ereignis des Straßenverkehrs im Zusammenhang steht oder sich unmittelbar aus dem Verkehrsgeschehen heraus entwickelt hat. Zur Aggression im Straßenverkehr zählen unter anderem Körperverletzung im Straßenverkehr, Beleidigung oder Sachbeschädigung.

Aggressionsdelikte sind keine Einzelfälle; 2.648 bekannt gewordene Delikte bedeuten einen Anstieg zu den vergangenen drei Jahren und durchschnittlich über sieben Fälle täglich! Das Dunkelfeld, insbesondere bei Nötigung und Beleidigung, dürfte um ein Vielfaches höher sein.

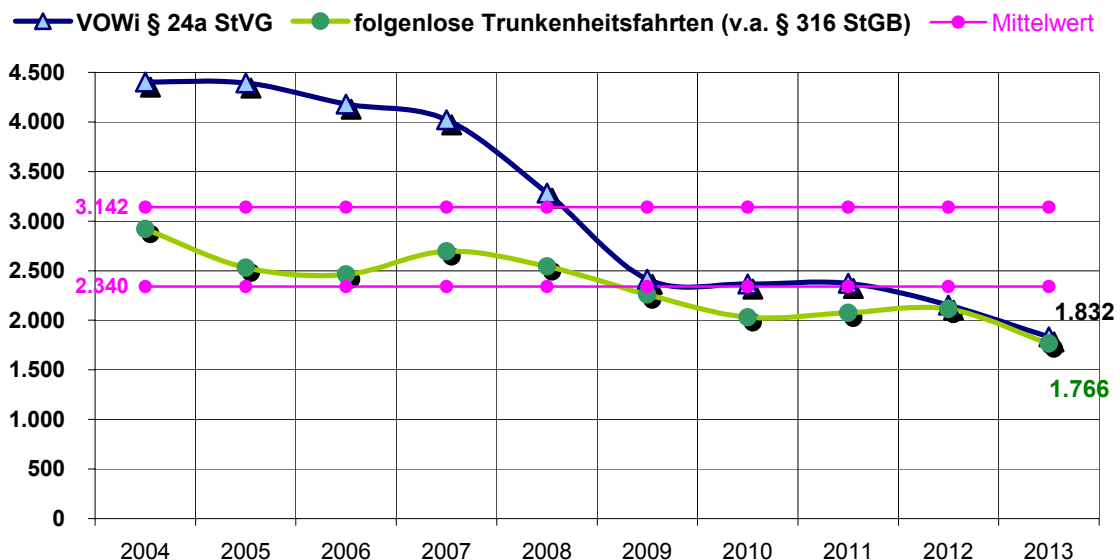




4.3 Alkohol

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Wegen Trunkenheit im Verkehr festgestellte Fahrer	4.797	4.042	-755	-15,7 %
- Straftatbestände (0,55 mg/l bzw. 1,1 Promille und darüber Blutalkoholkonzentration [BAK])	2.643	2.210	-433	-16,4 %
davon Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	527	444	-83	-15,7 %
dabei getötete Personen	1	5	+4	400,0 %
dabei verletzte Personen	270	193	-77	-28,5 %
davon Trunkenheit im Verkehr ohne Verkehrsunfall	2.116	1.766	-350	-16,5 %
- Ordnungswidrigkeiten "0,5-Promille-Grenze" (§ 24a StVG) (ohne alkoholtypische Ausfallerscheinungen)	2.154	1.832	-322	-14,9 %
0,5 bis unter 1,1 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK)				
0,25 mg/l bis unter 0,55 mg/l Atemalkoholkonzentration (AAK)				
Anzeigen "Alkoholverbot für Fahranfänger" (Fahrzeugführer in der Probezeit bzw. unter 21 Jahren)	77	54	-23	-29,9 %

Alkoholverstöße





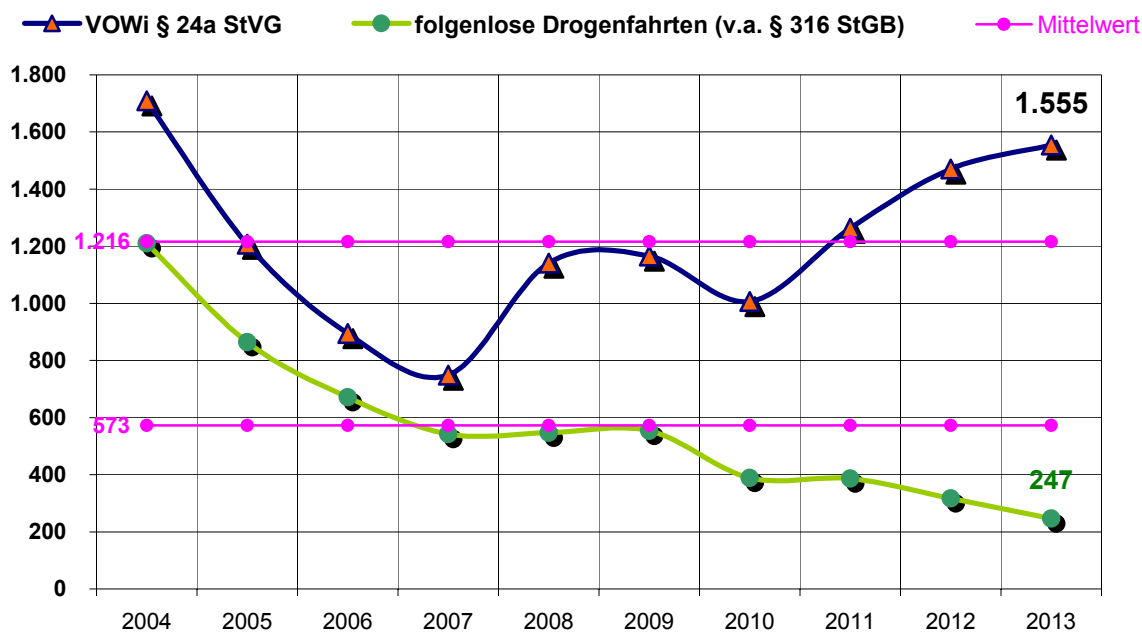
4.4 Drogen

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Unter Drogeneinfluss festgestellte Fahrer	1.833	1.848	+15	0,8 %
- Straftatbestände (§§ 315c, 316 StGB) <i>(Fahrten mit drogentypischen Ausfallerscheinungen)</i>	363	293	-70	-19,3 %
<i>davon mit Verkehrsunfall</i>	46	46	+0	0,0 %
- <i>dabei getötete Personen</i>	0	4	+4	
- <i>dabei verletzte Personen</i>	27	26	-1	-3,7 %
<i>davon ohne Verkehrsunfall</i>	317	247	-70	-22,1 %
- Ordnungswidrigkeiten (§ 24a StVG) <i>(Fahrten ohne drogentypische Ausfallerscheinungen)</i>	1.470	1.555	+85	5,8 %

Bei Fahrten unter Drogeneinfluss muss von einem großen Dunkelfeld ausgegangen werden.

Festgestellte Verstöße werden regelmäßig der zuständigen Führerscheinstelle zur Überprüfung der Fahreignung übermittelt.

Drogen





4.5 Ordnungswidrigkeiten

Das Polizeipräsidium München verfolgt im fließenden und im ruhenden Verkehr primär solche Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, die ein besonderes Gefahrenpotenzial für die Verkehrssicherheit beinhalten. Eine Anhaltung des betroffenen Verkehrsteilnehmers um ihm sein Fehlverhalten unmittelbar nach der Tat vor Augen zu führen, ist unser erklärtes Ziel. Polizeibeamte, die solche Verkehrsverstöße ahnden, führen dazu ein verkehrserzieherisches Gespräch mit dem Verkehrsteilnehmer.

Zu unterscheiden sind:

- **Verwarnungen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Verwarnungsgeld bis 35,- € geahndet werden.
(z.B.: Fahren ohne Gurt, Parkverstöße)
- **Anzeigen:** Verkehrsordnungswidrigkeiten, die gem. bundesweit einheitlichem Katalog mit einem Bußgeld ab 40,- € geahndet werden.
(z.B.: Telefonieren mit dem Handy)

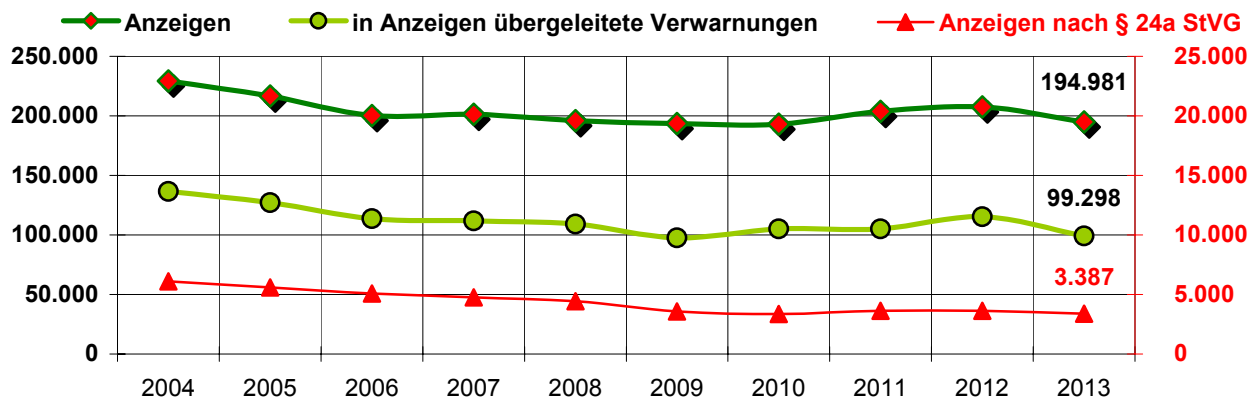
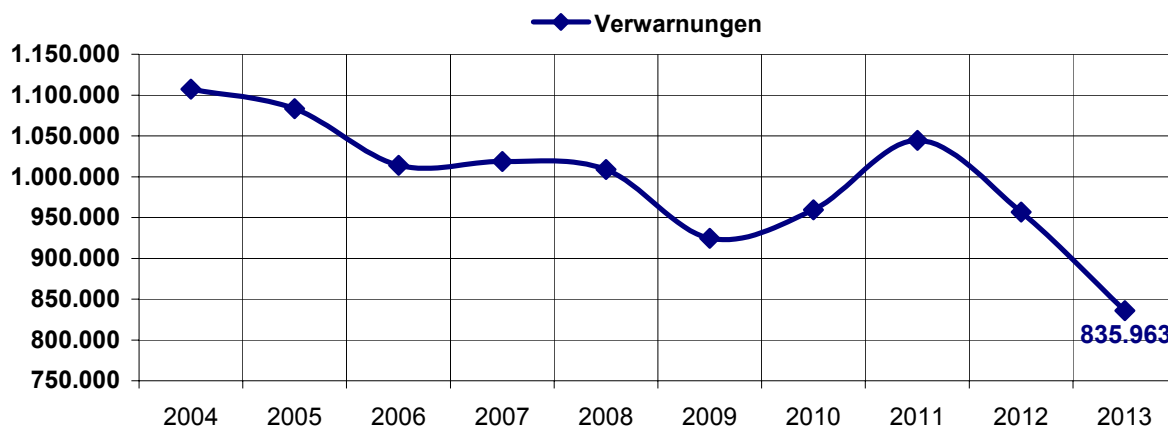
Auswahl von Verkehrsordnungswidrigkeiten Beanstandungen beim Polizeipräsidium München	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Ruhender Verkehr				
- Verbotswidrig gehalten/geparkt in zweiter Reihe	8.768	6.967	-1.801	-20,5%
- Verbotswidrig gehalten/geparkt auf Behindertenparkplatz	10.387	9.035	-1.352	-13,0%
- Verbotswidriges Halten/Parken in Feuerwehzufahrt	15.411	13.240	-2.171	-14,1%
- Behinderung des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)	929	810	-119	-12,8%
Fließender Verkehr				
- Mobil- oder Autotelefon verbotswidrig benutzt	26.809	21.983	-4.826	-18,0%
- davon Kfz-Führer	21.682	18.783	-2.899	-13,4%
- davon Radfahrer	5.127	3.200	-1.927	-37,6%
- Nichtbenutzen der Sicherheitsgurte	19.696	16.718	-2.978	-15,1%
- Kinder ungesichert befördert	1.273	1.358	85	6,7%
- keinen Schutzhelm getragen	358	335	-23	-6,4%
- Rotlicht incl. Radfahrer	11.701	10.779	-922	-7,9%
- Falsches Verhalten am Fußgängerüberweg	110	111	1	0,9%
- Falsches Verhalten von und gegenüber Fußgängern	1.184	1.242	58	4,9%
- Falsches Verhalten von und gegenüber Radfahrern	17.175	16.002	-1.173	-6,8%



	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Anzeigen	207.634	194.981	-12.653	-6,1 %
- Verkehrsverstöße einschließlich Verkehrsunfälle	88.739	92.298	+3.559	4,0 %
- Anzeigen nach § 24a StVG (Alkohol/Drogen)	3.624	3.387	-237	-6,5 %
- in Anzeigen übergeleitete Verwarnungen	115.271	99.296	-15.975	-13,9 %
Verwarnungen	956.768	835.963	-120.805	-12,6 %
- Barverwarnungen	25.858	27.624	+1.766	6,8 %
- mit EDV erfasste Verwarnungsangebote:	930.910	808.339	-122.571	-13,2 %
5,- €	295.827	69.268	-226.559	-76,6 %
10,- €	77.333	227.350	+150.017	194,0 %
15,- €	341.130	256.768	-84.362	-24,7 %
20,- €	23.198	80.269	+57.071	246,0 %
25,- €	111.071	89.184	-21.887	-19,7 %
30,- €	28.683	35.755	+7.072	24,7 %
35,- €	53.668	49.745	-3.923	-7,3 %
Abschleppungen verbotswidrig geparkter Fahrzeuge	16.143	13.782	-2.361	-14,6 %
davon auf Anregung der Kommunalen Verkehrsüberwachung	1.464	1.406	-58	-4,0 %
- davon aus Behindertenparkplätzen	3.067	2.047	-1.020	-33,3 %



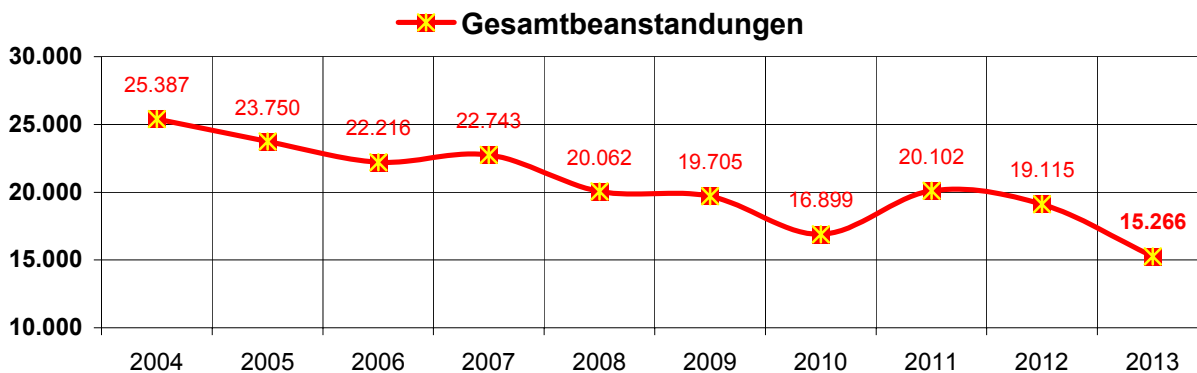
Langzeitvergleich: Verkehrsordnungswidrigkeiten





4.5.1 Rotlicht

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Gesamtbeanstandungen	19.115	15.266	-3.849	-20,1 %
- VOWi-Anzeigen ("Rotlichtkamera" inkl. stat. Kombianlage)	6.290	3.910	-2.380	-37,8 %
- von Beamten festgestellte Rotlichtverstöße	12.825	11.356	-1.469	-11,5 %
<i>davon Radfahrer</i> - Anzeigen (über 1 Sek.)	7.483	6.374	-1.109	-14,8 %



4.5.2 Geschwindigkeit

	Gesamtbereich		+/-	
	2012	2013	Fälle	%
Messungen - Radar, PoliScanspeed*, Einseitensensor	3.344	3.174	- 170	-5,1 %
- Durchlauf	2.838.046	3.126.450	+ 288.404	10,2 %
Beanstandungen	94.742	83.048	- 11.694	-12,3 %
- Verwarnungen	85.771	74.349	- 11.422	-13,3 %
- Anzeigen	8.971	8.699	- 272	-3,0 %
Beanstandungsquote	3,34 %	2,66 %		-20,4 %
Beanstandungen - Laser, stationäre Anlagen	32.602	28.733	- 3.869	-11,9 %
- Verwarnungen	20.452	17.757	- 2.695	-13,2 %
- Anzeigen	12.150	10.976	- 1.174	-9,7 %
Beanstandungen - Video	4.398	4.199	- 199	-4,5 %
- Verwarnungen	819	799	- 20	-2,4 %
- Anzeigen	3.579	3.400	- 179	-5,0 %

* PoliScanspeed verwendet ein auf Lasertechnik basierendes Messverfahren

5. Straßenbauliche Veränderungen

Seit 8. August 2011 läuft ein Probeversuch am Isarring zur Verminderung der Stauprobleme an der Zufahrt der Ifflandstraße. Dazu wurde der Isarring baulich umgestaltet. Die linke Fahrspur hat seither dauerhaft „Grünlicht“, während sich die rechte Fahrspur die Grünphase mit der Ifflandstraße teilen muss. Das Polizeipräsidium München arbeitet hier eng mit der zuständigen Landeshauptstadt München zusammen und beobachtet das Geschwindigkeitsniveau sowie die Unfallentwicklung.

Auch beim Bau des Tunnels am Luise-Kiesselbach-Platz und der Heckenstallerstraße ist das Polizeipräsidium München bei den Planungen der Verkehrsführung während der Bauphase und bei den notwendigen Verkehrsregelungen bei Ampelumbauten beteiligt. Das Polizeipräsidium München tritt auch als „Bauherr“ auf, da für den sogenannten „Tunnel Südwest“ eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung, analog dem Richard-Strauss-Tunnel, vorgesehen ist. Die Ausbauphase hat im Juni 2013 begonnen, die Verkehrsfreigabe soll voraussichtlich im dritten Quartal 2015 erfolgen.

6. Verkehrslenkung / Verkehrssteuerung

Die Verkehrszentrale des Polizeipräsidiums München ist seit März 2012 im neu erbauten Technischen Betriebszentrum (TBZ) der Landeshauptstadt München integriert. Dort steuern und gewährleisten erstmals an einem gemeinsamen Standort städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Baureferat und Kreisverwaltungsreferat und die Polizei rund um die Uhr die Münchner Verkehrsflüsse.

Eine 17 Meter breite und 2,25 Meter hohe Multimedia-Videowand spiegelt auf über 38 Quadratmetern die aktuelle Verkehrslage und die Betriebszustände der technischen Anlagen aller Münchner Hauptverkehrsstraße und Straßentunnel wider. Derzeit bildet die Videowand bis zu 204 Verkehrsvideobilder ab. Dies erlaubt eine effektive und reaktionsschnelle Regelung der Verkehrssituation z.B. bei Unfällen oder Ausfall von Lichtsignalanlagen an verkehrsreichen Kreuzungen oder Schulwegen. Ein besonderes Augenmerk wird auf die zahlreichen Münchner Straßentunnel gelegt. Bei Auffahrunfällen, liegengebliebenen Fahrzeugen oder gar einem Brand muss hier besonders schnell reagiert werden.

Mit 330 Verkehrskameras können über 120 km des Hauptstraßennetzes beobachtet werden. Insgesamt werden derzeit 1.137 städtische Lichtsignalanlagen betreut.

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse versorgen die Polizeibeamten auch die Rundfunksender und das Verkehrsmeldesystem TMC, auf das u.a. Navigationsgeräte zugreifen, mit Verkehrswarnfunkmeldungen. Im Jahr 2013 wurden 3.556 derartige Meldungen abgesetzt.



Bild: PP Mü.-PB



7. Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ 2020

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „**Bayern mobil - sicher ans Ziel**“ die Rahmenziele für die kommenden Jahre gesteckt:

- Senkung der Zahl der Verkehrstoten im Bayern um 30 % auf unter 550
- Weitere Reduzierung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten
- Erhöhung der Sicherheit, insbesondere auf Landstraßen
- Noch gezieltere Bekämpfung besonderer Unfallgefahren wie Geschwindigkeitsverstöße und Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss
- Noch besserer Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fußgänger und Radfahrer
- Verstärkte Einbeziehung der Belange älterer Menschen und Menschen mit Behinderungen
- Besondere Förderung der Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander

Das Polizeipräsidium München wird hier engagiert mitarbeiten, damit die o.a. Ziele erreicht werden können und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden kann.

Unsere Anstrengungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit zum Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie Kindern und Senioren werden fortgesetzt.

Die Bekämpfung der Hauptunfallursachen wie z.B. Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr sowie überhöhte Geschwindigkeit genießt weiter hohe Priorität.

Darüber hinaus werden wir unsere erfolgreiche Verkehrspräventionsarbeit fortsetzen, um insbesondere schweren Verkehrsunfällen vorzubeugen, junge Menschen auf die Anforderungen des Straßenverkehrs vorzubereiten, Erwachsenen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und unsere Seniorinnen und Senioren bei deren altersgerechter Mobilität zu begleiten.

**Bayern mobil -
sicher ans Ziel.**

Verkehrssicherheit 2020 

Um eine Reduzierung der Verkehrsunfälle zu erreichen haben wir unser **Verfahren zur Festlegung von Messstellen der technischen Geschwindigkeitsüberwachung** weiterentwickelt. Dabei wurde insbesondere die Analyse der Verkehrsunfalllage, das Bewertungsverfahren zur und die Flexibilität bei der Festlegung von Messörtlichkeiten optimiert.

Ein Bewertungsraster berücksichtigt insbesondere die Unfall- und Gefahrensituation in einem bestimmten Streckenabschnitt.



Wir haben unserer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Mosaikstein hinzugefügt und die Videofilmreihe „Obacht gebn - sicher ans Ziel!“ gestartet. Mit dieser Filmreihe wollen wir das „Miteinander im Straßenverkehr“ fördern, indem wir zielgruppenorientiert über gesetzliche Regelungen und Risiken informieren, Verkehrsteilnehmer für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisieren sowie Tipps geben, wie man durch eigenes Verhalten seine Sicherheit erhöhen kann.

Hierzu wollen wir auch verstärkt die neuen Medien nutzen, um bei möglich vielen Verkehrsteilnehmern das Gefahrenbewusstsein zu erhöhen, eine möglichst hohe Regelbeachtung zu erreichen sowie das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer zu fördern.



Der erste Kurzfilm bezieht sich speziell auf unsere jährliche Aktion „**Gscheid radln - aufeinander achten!**“. Hierbei ist das Ziel, die Sicherheit rund um den Fahrradverkehr dadurch zu erhöhen, in dem zum einen die Zielgruppe der Radfahrer angesprochen wird, zum anderen aber auch den übrigen Verkehrsteilnehmern verdeutlicht wird, welchen Gefahren die Radfahrer im Straßenverkehrs ausgesetzt sind.

Weitere Filme sind bereits in der Planung. Der nächste Film soll sich mit dem Thema „Abbiegeunfälle“, besonders auch der Thematik „Toter Winkel“ befassen.

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>



8. Verkehrsunfallentwicklung in den Einzelbereichen

8.1 Landeshauptstadt München

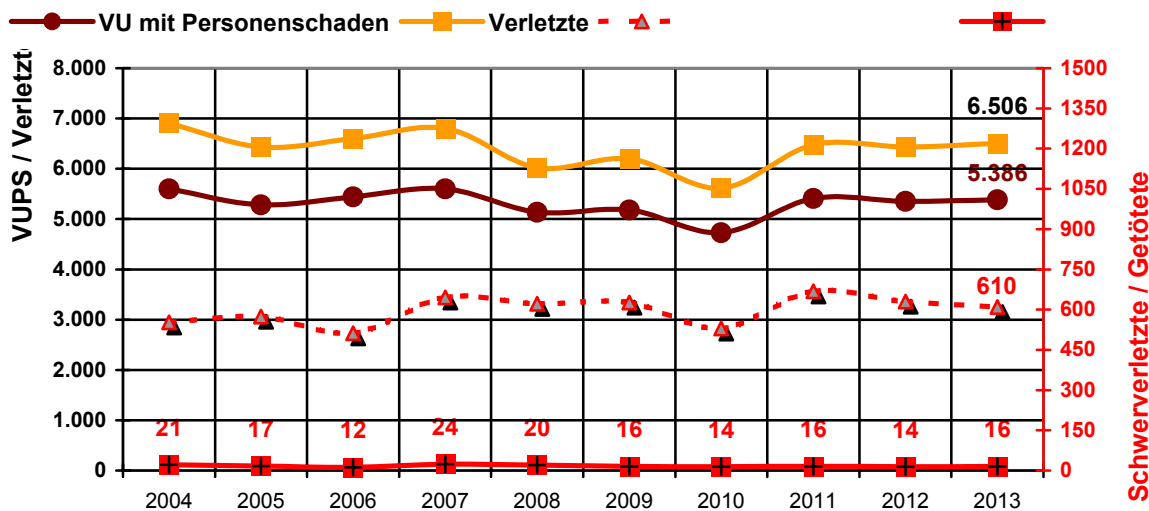
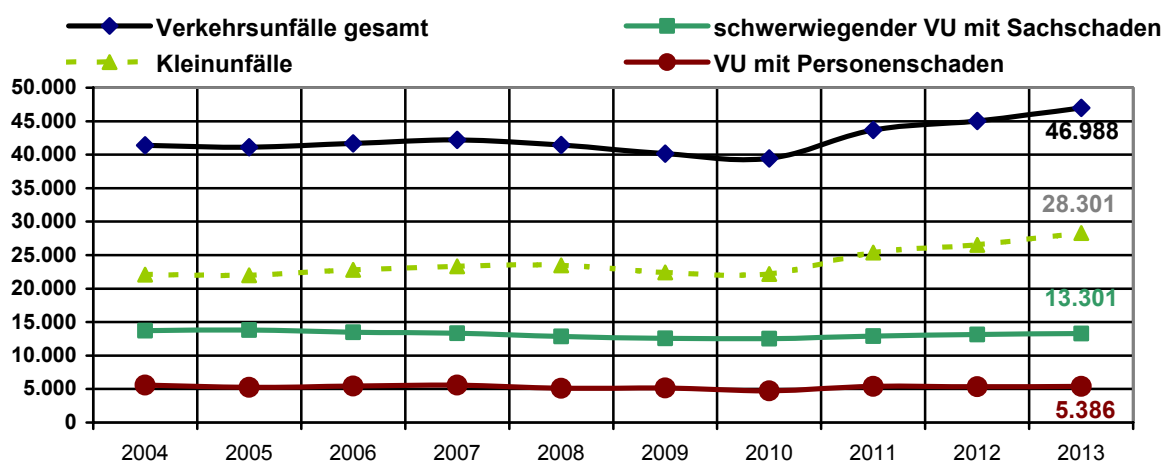
	Landeshauptstadt München			
	2012	2013	+/-	
			Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	45.029	46.988	+1.959	4,4% ↗
- VU mit Sachschaden gesamt	39.674	41.602	+1.928	4,9% ↗
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	26.515	28.301	+1.786	6,7% ↗
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	13.159	13.301	+142	1,1% ↗
- VU mit Personenschaden VUPS	5.355	5.386	+31	0,6% ↗
-- dabei Verletzte gesamt	6.432	6.506	+74	1,2% ↗
> Leichtverletzte	5.802	5.896	+94	1,6% ↗
> Schwerverletzte	630	610	-20	-3,2% ↘
-- dabei Getötete	14	16	+2	14,3% ↗
Geschwindigkeitsunfälle	499	433	-66	-13,2% ↘
- dabei Verletzte	313	286	-27	-8,6% ↘
- dabei Getötete	4	4	+0	0,0% →
Alkoholunfälle	445	377	-68	-15,3% ↘
- dabei Verletzte	221	152	-69	-31,2% ↘
- dabei Getötete	1	1	+0	0,0% →
Drogenunfälle	35	37	+2	5,7% ↗
- dabei Verletzte	22	18	-4	-18,2% ↘
- dabei Getötete	0	0	+0	0,0% →
Fluchtunfälle	11.138	11.186	+48	0,4% ↗
- dabei Verletzte	583	521	-62	-10,6% ↘
- dabei Getötete	0	0	+0	0,0% →
Schulwegunfälle	99	88	-11	-11,1% ↘
- dabei verletzte Schüler	102	90	-12	-11,8% ↘
- dabei getötete Schüler	0	0	+0	0,0% →
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	3.286	3.175	-111	-3,4% ↘
- dabei verletzte junge Erwachsene	718	684	-34	-4,7% ↘
- dabei getötete junge Erwachsene	2	0	-2	-100,0% ↘
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	3.016	3.199	+183	6,1% ↗
- dabei verletzte Senioren	635	718	+83	13,1% ↗
- dabei getötete Senioren	4	9	+5	125,0% ↗
Fußgängerunfälle	855	889	+34	4,0% ↗
- dabei verletzte Fußgänger	709	753	+44	6,2% ↗
- dabei getötete Fußgänger	7	10	+3	42,9% ↗
Radfahrerunfälle	2.480	2.389	-91	-3,7% ↘
- dabei verletzte Radfahrer	2.200	2.113	-87	-4,0% ↘
- dabei getötete Radfahrer	3	3	+0	0,0% →



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl			
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete	
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz
Landeshauptstadt München											
2004	1.247.873	787.988	41.399	5.600	6.905	21	35.799	553	876	1,7	2,7
2005	1.249.176	795.247	41.098	5.280	6.436	17	35.818	515	809	1,4	2,1
2006	1.259.677	795.575	41.702	5.439	6.603	12	36.263	524	830	1,0	1,5
2007	1.294.608	811.056	42.220	5.598	6.803	24	36.622	525	839	1,9	3,0
2008	1.311.573	692.542	41.449	5.133	6.020	20	36.316	459	869	1,5	2,9
2009	1.326.807	698.765	40.163	5.181	6.202	16	34.982	467	888	1,2	2,3
2010	1.330.440	704.348	39.440	4.730	5.613	14	34.710	422	797	1,1	2,0
2011	1.353.186	707.697	43.703	5.407	6.479	16	38.296	479	916	1,2	2,3
2012	1.410.741	755.823	45.029	5.355	6.432	14	39.674	456	851	1,0	1,9
2013	1.439.474	771.625	46.988	5.386	6.506	16	41.602	452	843	1,1	2,1

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

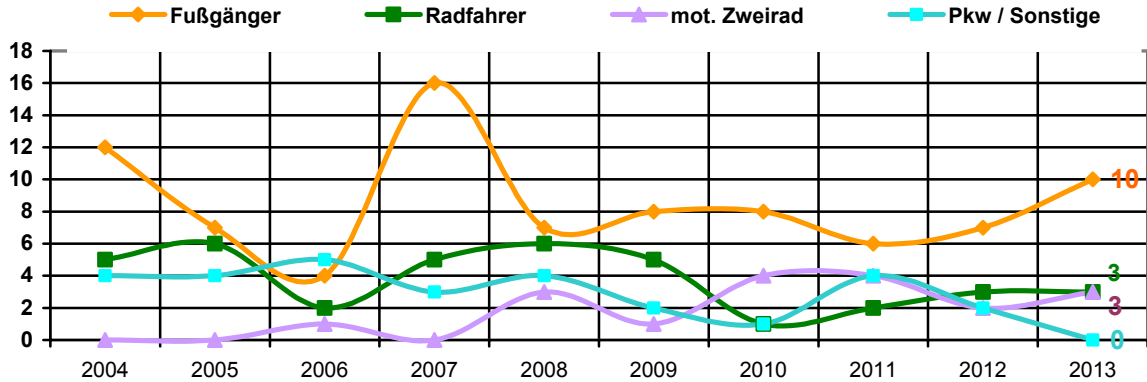




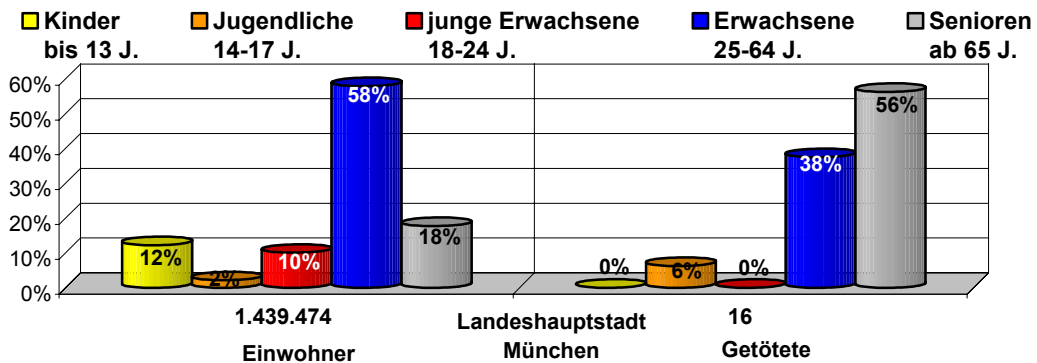
Landeshauptstadt München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



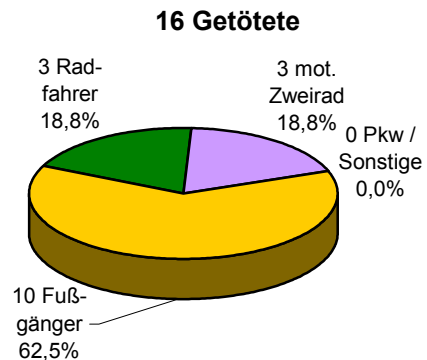
Altersstruktur 2013: Einwohner - Getötete



Altersgruppen - Beteiligungsart

16 Getötete	Fußgänger 10 (62,5%)	Radfahrer 3 (18,8%)	mot. Zweirad 3 (18,8%)	Pkw/Sonstige 0 (0,0%)
0 Kinder				
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.

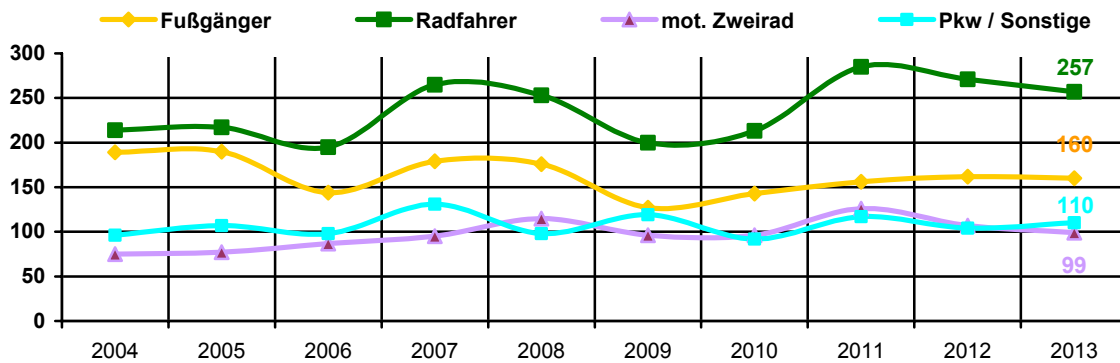




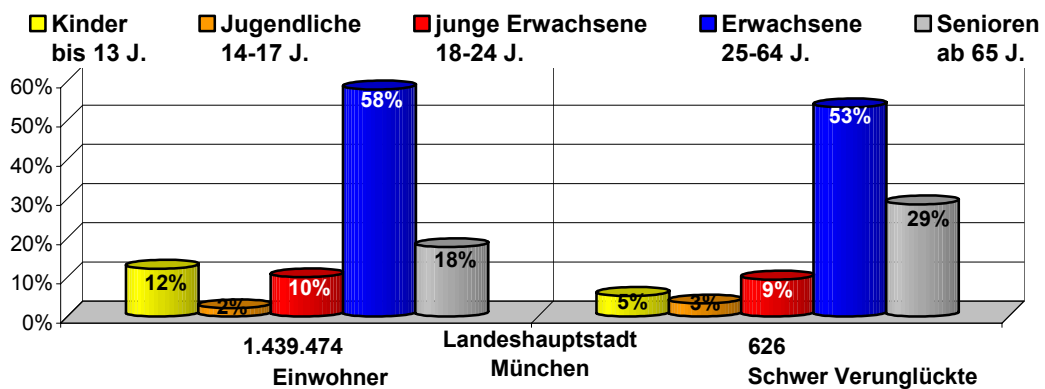
Landeshauptstadt München

Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



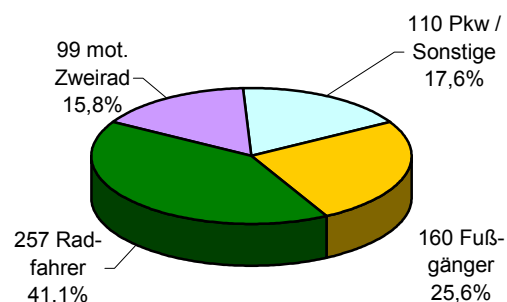
Altersstruktur 2013: Einwohner - schwer Verunglückte



Beteiligungsart - Altersgruppen

626 schwer Verunglückte	Fußgänger 160 (25,6%)	Radfahrer 257 (41,1%)	mot. Zweirad 99 (15,8%)	Pkw/Sonstige 110 (17,6%)
33 Kinder	17 (51,5%)	10 (30,3%)		6 (18,2%)
21 Jugendliche	11 (52,4%)	5 (23,8%)	1 (4,8%)	4 (19,0%)
59 junge Erwachsene	11 (18,6%)	17 (28,8%)	15 (25,4%)	16 (27,1%)
334 Erwachsene	55 (16,5%)	151 (45,2%)	79 (23,7%)	49 (14,7%)
179 Senioren	66 (36,9%)	74 (41,3%)	4 (2,2%)	35 (19,6%)

626 Schwer Verunglückte



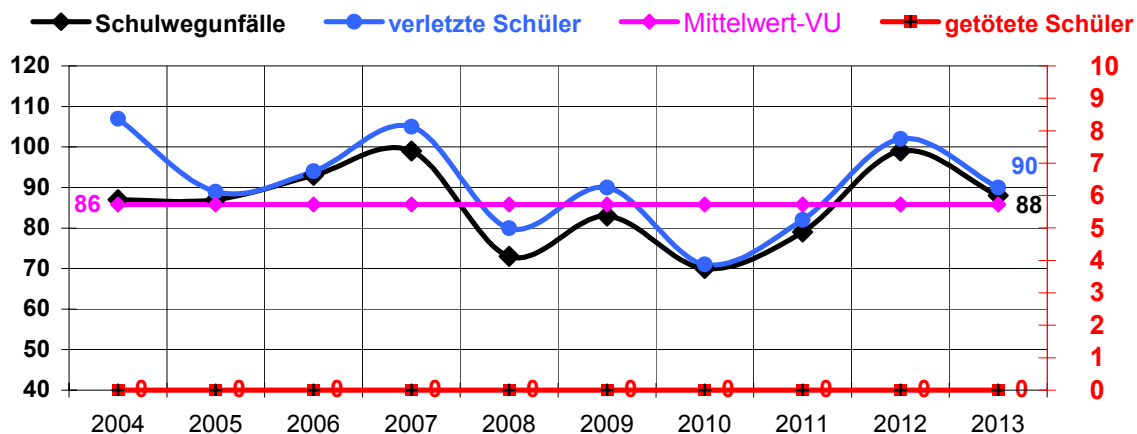


Landeshauptstadt München

Schulwegunfälle

	Landeshauptstadt München			
	2012	2013	+/-	
			Fälle	%
Schulwegunfälle insgesamt	99	88	- 11	-11,1% ↓
- verletzte Schüler	102	90	- 12	-11,8% ↓
- <i>dav. schwerverletzt</i>	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% ↓

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



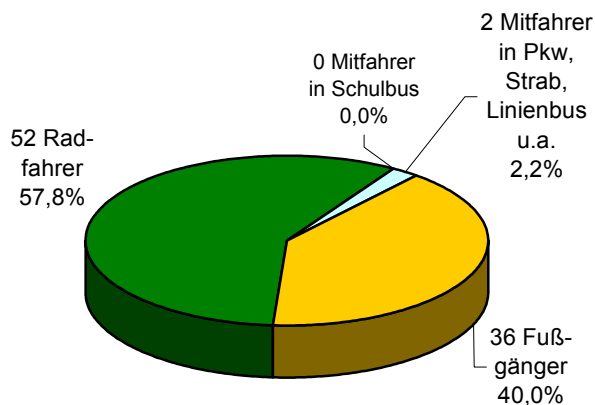


Landeshauptstadt München

Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

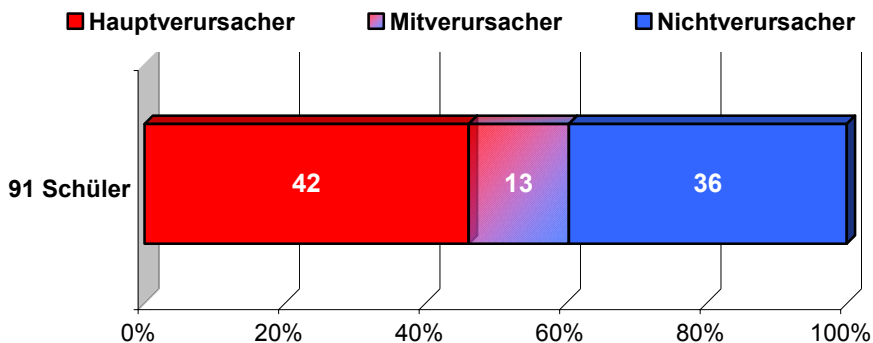
90 verletzte Schüler	Fußgänger 36 (40,0%)	Radfahrer 52 (57,8%)	Mitfahrer in Schulbus 0 (0,0%)	Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a. 2 (2,2%)
2 bis 6 Jahre		1 (50,0%)		1 (50,0%)
4 7 Jahre	4 (100,0%)			
3 8 Jahre	3 (100,0%)			
6 9 Jahre	4	2 (33,3%)		
16 10 Jahre	6	9 (56,3%)		1 (6,3%)
24 11 Jahre	7	17 (70,8%)		
10 12 Jahre	3	7 (70,0%)		
16 13 Jahre	7	9 (56,3%)		
9 14 Jahre	2 (22,2%)	7 (77,8%)		

Die verletzten Schüler waren zu 98 % als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „Nichtverursachern“ waren **zwei** Schüler als **Mitfahrer in Pkw, Bussen** etc. beteiligt und setzten in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





8.2 Landkreis München

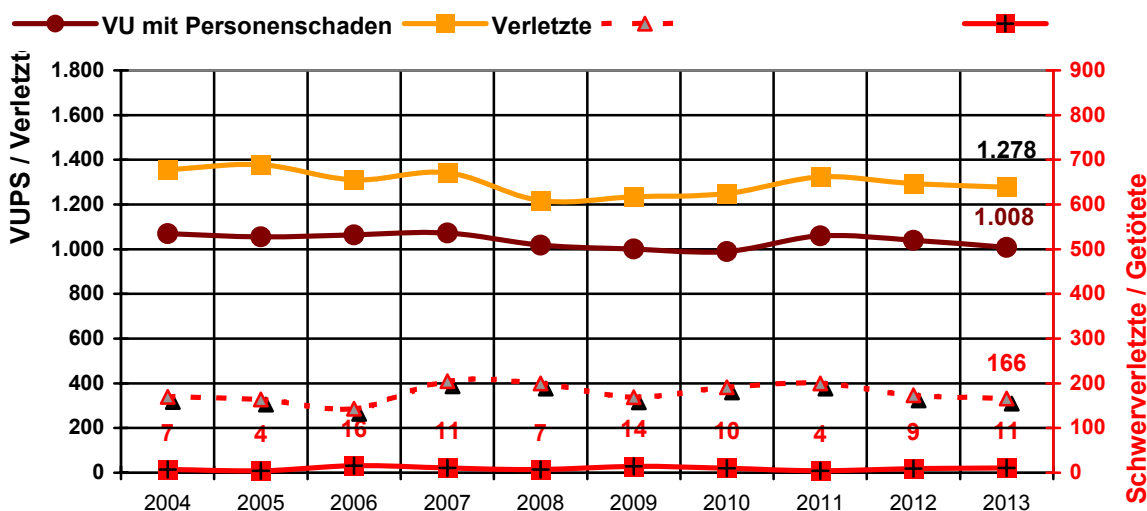
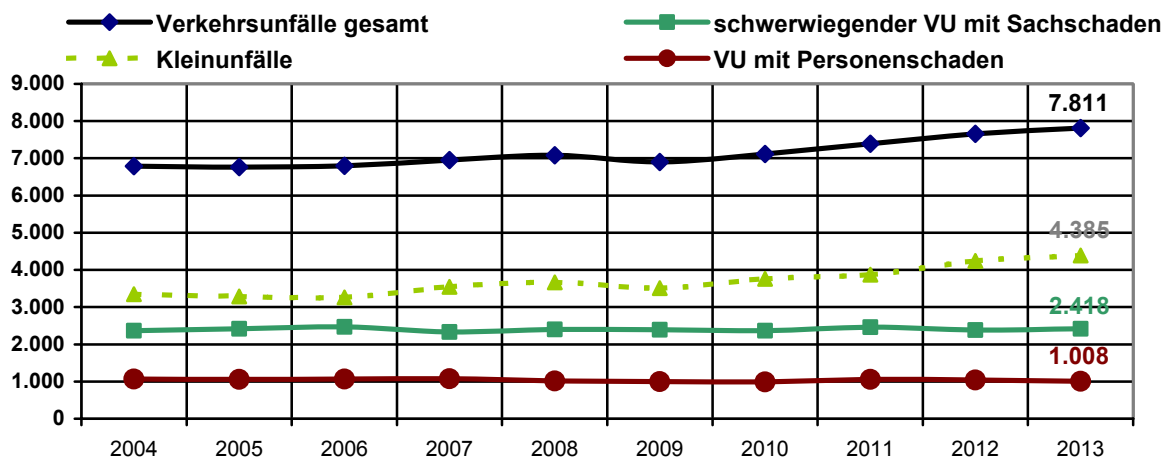
	Landkreis München			
	2012	2013	+/-	
			Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	7.660	7.811	+151	2,0% ↗
- VU mit Sachschaden gesamt	6.620	6.803	+183	2,8% ↗
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	4.240	4.385	+145	3,4% ↗
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	2.380	2.418	+38	1,6% ↗
- VU mit Personenschaden VUPS	1.040	1.008	-32	-3,1% ↘
-- dabei Verletzte gesamt	1.293	1.278	-15	-1,2% ↘
> Leichtverletzte	1.120	1.112	-8	-0,7% ↘
> Schwerverletzte	173	166	-7	-4,0% ↘
-- dabei Getötete	9	11	+2	22,2% ↗
Geschwindigkeitsunfälle	212	195	-17	-8,0% ↘
- dabei Verletzte	119	126	+7	5,9% ↗
- dabei Getötete	4	8	+4	100,0% ↗
Alkoholunfälle	82	66	-16	-19,5% ↘
- dabei Verletzte	49	41	-8	-16,3% ↘
- dabei Getötete	0	4	+4	↗
Drogenunfälle	11	9	-2	-18,2% ↘
- dabei Verletzte	5	8	+3	60,0% ↗
- dabei Getötete	0	4	+4	↗
Fluchtunfälle	1.972	2.002	+30	1,5% ↗
- dabei Verletzte	87	81	-6	-6,9% ↘
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Schulwegunfälle	24	26	+2	8,3% ↗
- dabei verletzte Schüler	31	29	-2	-6,5% ↘
- dabei getötete Schüler	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	553	570	+17	3,1% ↗
- dabei verletzte junge Erwachsene	130	122	-8	-6,2% ↘
- dabei getötete junge Erwachsene	0	2	+2	↗
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	763	779	+16	2,1% ↗
- dabei verletzte Senioren	198	179	-19	-9,6% ↘
- dabei getötete Senioren	5	3	-2	-40,0% ↘
Fußgängerunfälle	120	113	-7	-5,8% ↘
- dabei verletzte Fußgänger	100	106	+6	6,0% ↗
- dabei getötete Fußgänger	0	1	+1	↗
Radfahrerunfälle	385	369	-16	-4,2% ↘
- dabei verletzte Radfahrer	363	331	-32	-8,8% ↘
- dabei getötete Radfahrer	3	0	-3	-100,0% ↘



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Landkreis München												
2004	303.604	236.213	6.785	1.070	1.356	7	5.715	447	574	2,3	3,0	
2005	306.182	259.632	6.761	1.055	1.378	4	5.706	450	531	1,3	1,5	
2006	309.080	317.183	6.800	1.064	1.310	16	5.736	424	413	5,2	5,0	
2007	311.493	333.001	6.950	1.072	1.342	11	5.878	431	403	3,5	3,3	
2008	315.462	280.389	7.082	1.018	1.217	7	6.064	386	434	2,2	2,5	
2009	317.543	280.402	6.903	1.001	1.234	14	5.902	389	440	4,4	5,0	
2010	319.573	273.483	7.112	989	1.248	10	6.123	391	456	3,1	3,7	
2011	323.015	263.517	7.394	1.059	1.323	4	6.335	410	502	1,2	1,5	
2012	327.962	263.216	7.660	1.040	1.293	9	6.620	394	491	2,7	3,4	
2013	325.744	267.939	7.811	1.008	1.278	11	6.803	394	491	3,4	4,1	

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad

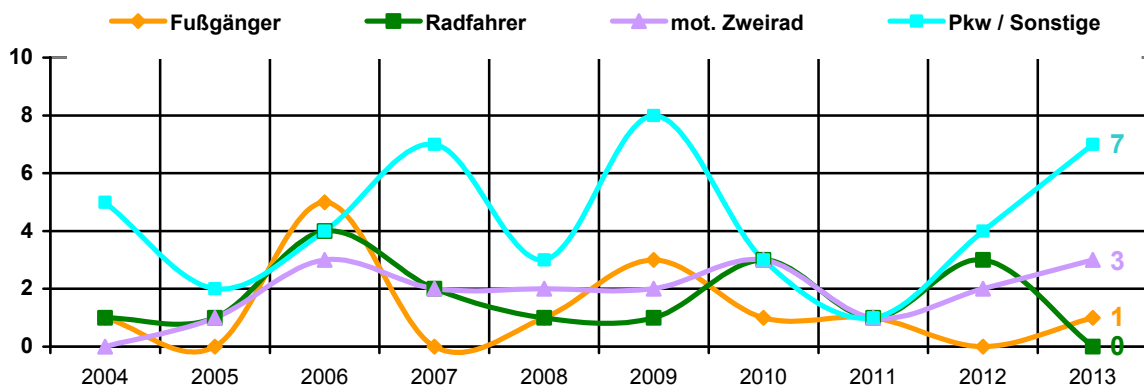




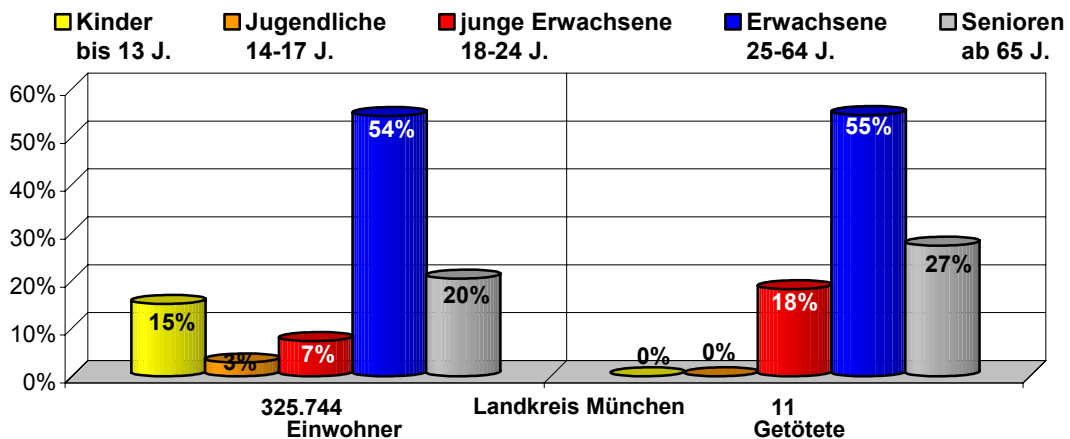
Landkreis München

Getötete

Langzeitvergleich: Getötete - Beteiligungsart



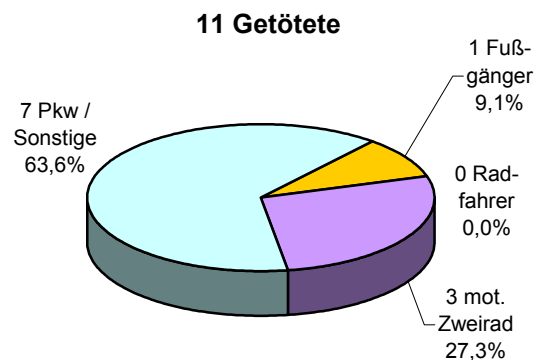
Altersstruktur 2013: Einwohner - Getötete



Altersgruppen - Beteiligungsart

11 Getötete	Fußgänger 1 (9,1%)	Radfahrer 0 (0,0%)	mot. Zweirad 3 (27,3%)	Pkw/Sonstige 7 (63,6%)
0 Kinder				
0 Jugendliche				
2 junge Erwachsene			1 (50,0%)	1 (50,0%)
6 Erwachsene			2 (33,3%)	4 (66,7%)
3 Senioren	1 (33,3%)			2 (66,7%)

Bei 7 Verkehrsunfällen wurden 11 Personen getötet; bei zwei Unfällen davon starben jeweils drei Personen (4 Pkw-Fahrer/Beifahrer, 2 Kradfahrer/ Sozus).

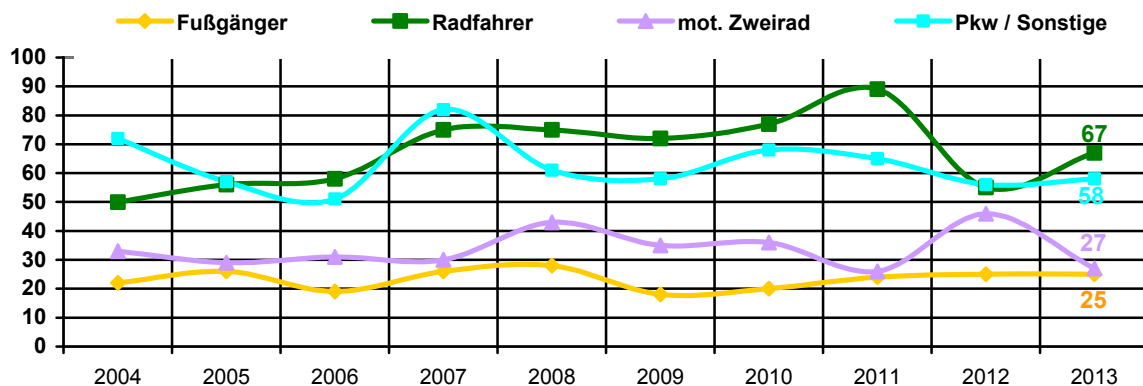




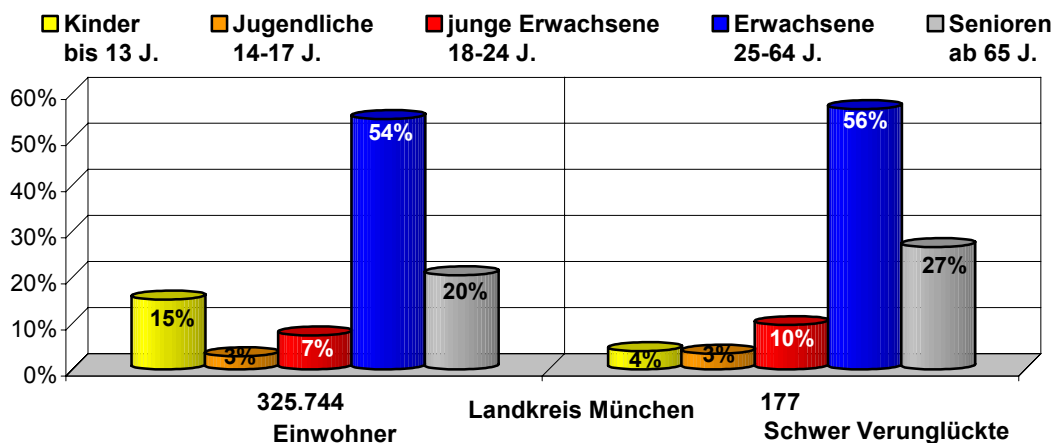
Landkreis München

Schwer Verunglückte

Langzeitvergleich: Schwer Verunglückte - Beteiligungsart



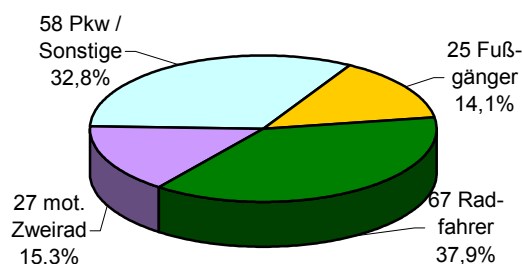
Altersstruktur 2013: Einwohner - schwer Verunglückte



Altersgruppen - Beteiligungsart

177 schwer Verunglückte	Fußgänger	Radfahrer	mot. Zweirad	Pkw/Sonstige
25 (14,1%)	67 (37,9%)	27 (15,3%)	58 (32,8%)	
7 Kinder	3 (42,9%)	4 (57,1%)		
6 Jugendliche		2 (33,3%)	3 (50,0%)	1 (16,7%)
17 junge Erwachsene	2 (11,8%)	2 (11,8%)	3 (17,6%)	10 (58,8%)
100 Erwachsene	9 (9,0%)	37 (37,0%)	20 (20,0%)	34 (34,0%)
47 Senioren	11 (23,4%)	22 (46,8%)	1 (2,1%)	13 (27,7%)

177 Schwer Verunglückte



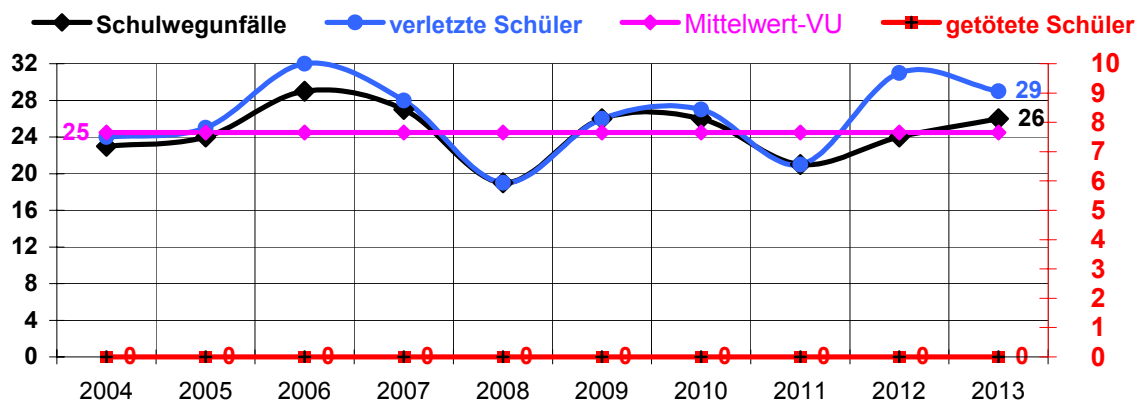


Landkreis München

Schulwegunfälle

	Landkreis München			
	2012	2013	Fälle +/-	%
Schulwegunfälle insgesamt	24	26	+ 2	8,3% ↗
- verletzte Schüler	31	29	- 2	-6,5% ↘
- <i>dav. schwerverletzt</i>	3	2	- 1	-33,3% ↘
- getötete Schüler	0	0		→
Verkehrsbeteiligung der verunglückten Schüler				
- Fußgänger	7	7		0,0% →
- Radfahrer	13	17	+ 4	30,8% ↗
- Mitfahrer in Schulbus	4	4		0,0% →
- Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a.	7	1	- 6	-85,7% ↘
Unfallörtlichkeit				
- innerhalb geschlossener Ortschaften	23	26	+ 3	13,0% ↗
- außerhalb geschlossener Ortschaften	1	0	- 1	-100,0% ↘
Unfallstelle				
- Fahrbahn	14	16	+ 2	14,3% ↗
- Gehweg	4	6	+ 2	50,0% ↗
- Radweg	2	1	- 1	-50,0% ↘
- andere Stelle	4	3	- 1	-25,0% ↘
Besonderheiten der Unfallstelle				
- Tempo-30-Zone (Z. 274.1 StVO)	5	9	+ 4	80,0% ↗
- 30 km/h-Strecke (Z. 274 StVO)	4	3	- 1	-25,0% ↘
- Lichtzeichenanlage	3	5	+ 2	66,7% ↗
- Fußgängerüberweg/Fußgängerfurt mit LZA	5	5		0,0% →
- Schulbushaltestelle	1	0	- 1	-100,0% ↘
- Linienbushaltestelle	3	3		0,0% →
- Verkehrsregelung				
durch Polizei	0	0		→
durch Schülerlotsen	0	0		→
durch Schulweghelfer	0	0		→

Langzeitvergleich: Schulwegunfälle - Verletzte - Getötete



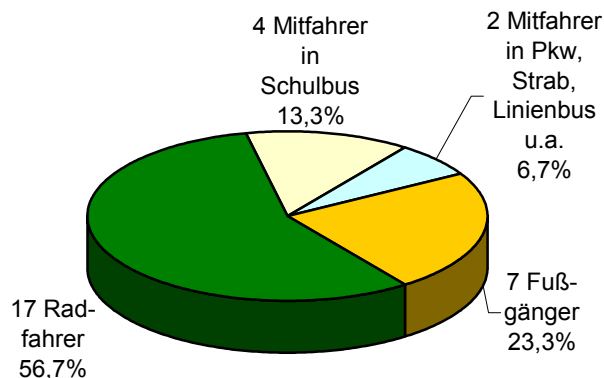


Landkreis München

Altersgruppe und Beteiligungsart der verletzten Schüler

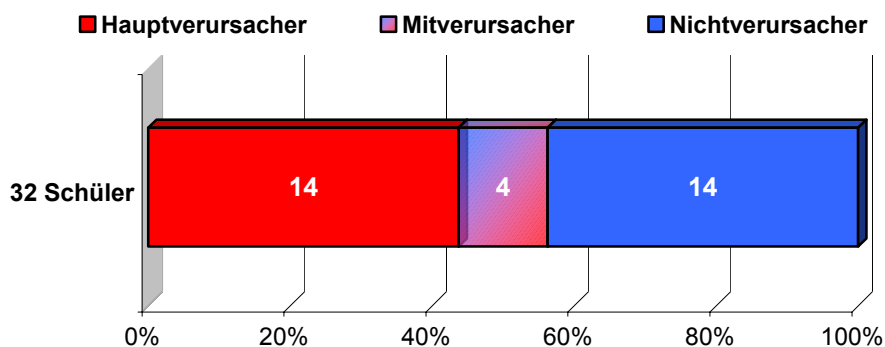
29 verletzte Schüler	Fußgänger 7 (24,1%)	Radfahrer 17 (58,6%)	Mitfahrer in Schulbus 4 (13,8%)	Mitfahrer in Pkw, Strab, Linienbus u.a. 1 (3,4%)
3 bis 6 Jahre			3 (100,0%)	
0 7 Jahre				
1 8 Jahre			1 (100,0%)	
5 9 Jahre	2 (40,0%)	3 (60,0%)		
5 10 Jahre	1 (20,0%)	4 (80,0%)		
5 11 Jahre	2 (40,0%)	3 (60,0%)		
3 12 Jahre	1 (33,3%)	2 (66,7%)		
3 13 Jahre		2 (66,7%)		1 (33,3%)
4 14 Jahre	1 (25,0%)	3 (75,0%)		

Die verletzten Schüler waren zu 80 % als **Fußgänger oder Radfahrer** an den Schulwegunfällen beteiligt.



Verursacherrolle der beteiligten Schulkinder

Unter den „Nichtverursachern“ waren **fünf** Schüler als **Mitfahrer in Pkw, Bussen** etc. beteiligt und setzten in dieser Eigenschaft keine Ursachen.





8.3 Teilbereich Landkreis Starnberg

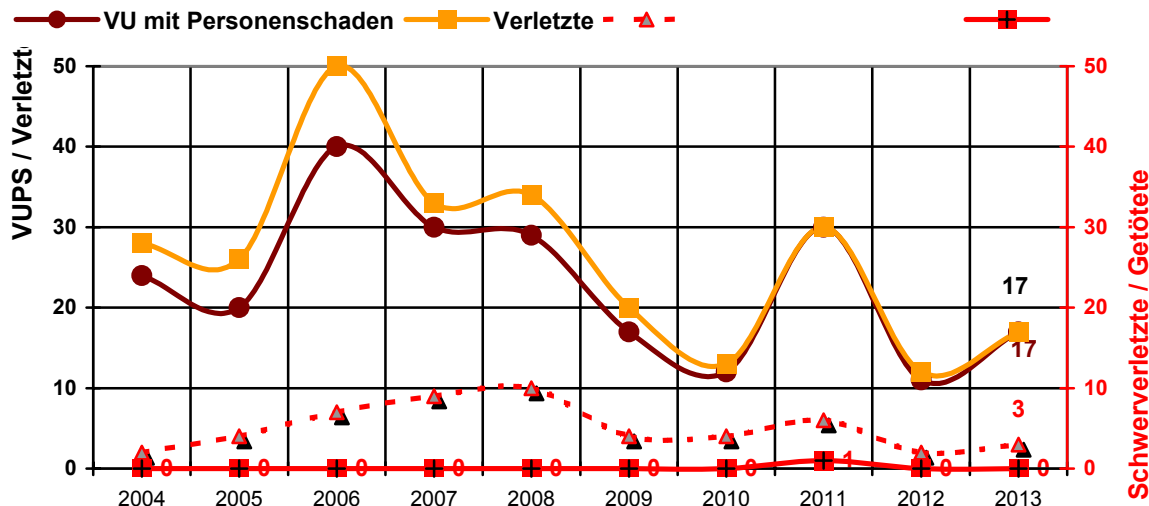
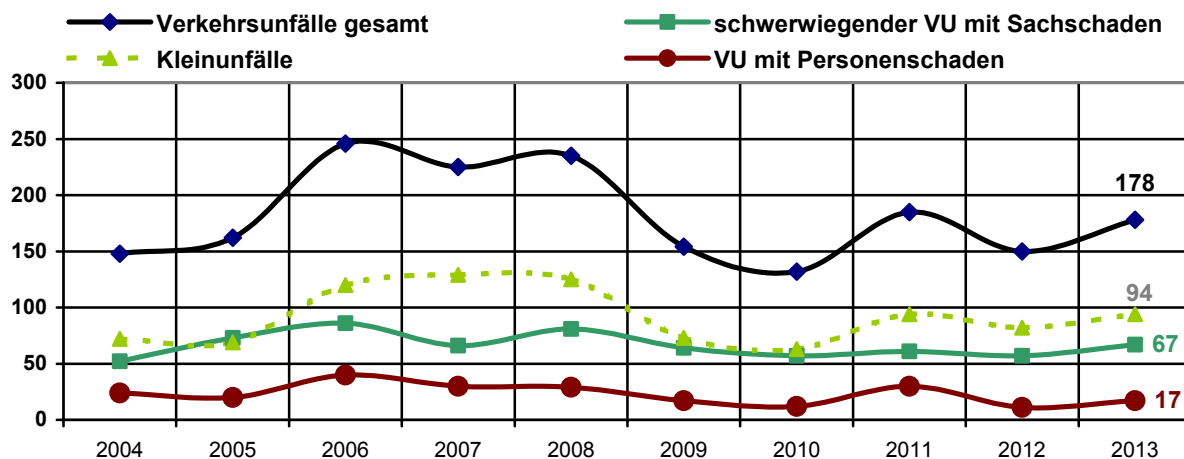
Gemeinde Krailling und Ortsteil Stockdorf der Gemeinde Gauting	Teilb. Landkreis STA			
	2012	2013	+/- Fälle	%
Verkehrsunfälle (VU) gesamt	150	178	+28	18,7% ↗
- VU mit Sachschaden gesamt	139	161	+22	15,8% ↗
-- sonstiger VU mit Sachschaden (Kleinunfall) VUK	82	94	+12	14,6% ↗
-- schwerwiegender VU mit Sachschaden VUSW	57	67	+10	17,5% ↗
- VU mit Personenschaden VUPS	11	17	+6	54,5% ↗
-- dabei Verletzte gesamt	12	17	+5	41,7% ↗
> Leichtverletzte	10	14	+4	40,0% ↗
> Schwerverletzte	2	3	+1	50,0% ↗
-- dabei Getötete	0	0	+0	→
Geschwindigkeitsunfälle	3	4	+1	33,3% ↗
- dabei Verletzte	1	3	+2	200,0% ↗
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Alkoholunfälle	0	1	+1	↗
- dabei Verletzte		0	+0	→
- dabei Getötete		0	+0	→
Drogenunfälle	0	0	+0	→
- dabei Verletzte			+0	→
- dabei Getötete			+0	→
Fluchtunfälle	47	53	+6	12,8% ↗
- dabei Verletzte	1	2	+1	100,0% ↗
- dabei Getötete	0	0	+0	→
Schulwegunfälle	0	1	+1	↗
- dabei verletzte Schüler		1	+1	↗
- dabei getötete Schüler		0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von jungen Erwachsenen	13	15	+2	15,4% ↗
- dabei verletzte junge Erwachsene	2	2	+0	0,0% →
- dabei getötete junge Erwachsene	0	0	+0	→
Unfälle mit Beteiligung von Senioren	21	24	+3	14,3% ↗
- dabei verletzte Senioren	0	1	+1	↗
- dabei getötete Senioren	0	0	+0	→
Fußgängerunfälle	1	2	+1	100,0% ↗
- dabei verletzte Fußgänger	1	2	+1	100,0% ↗
- dabei getötete Fußgänger	0	0	+0	→
Radfahrerunfälle	8	9	+1	12,5% ↗
- dabei verletzte Radfahrer	8	9	+1	12,5% ↗
- dabei getötete Radfahrer	0	0	+0	→



Langzeitvergleich

Jahr	Einwohner	zuge-lassene Kfz	V e r k e h r s u n f ä l l e					Häufigkeitszahl				
			gesamt	mit Per-sonen-schaden	dabei wurden		nur Sach-schaden	Verletzte		Getötete		
					verletzt	getötet		je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	je 100 000 Einw.	je 100 000 Kfz	
Teilbereich Landkreis Starnberg												
2004	12.306	-	148	24	28	0	124	228	-	0,0	-	
2005	11.301	-	162	20	26	0	142	230	-	0,0	-	
2006	11.680	-	246	40	50	0	206	428	-	0,0	-	
2007	12.410	-	225	30	33	0	195	266	-	0,0	-	
2008	11.614	-	235	29	34	0	206	293	-	0,0	-	
2009	11.350	-	154	17	20	0	137	176	-	0,0	-	
2010	11.382	-	132	12	13	0	120	114	-	0,0	-	
2011	12.657	-	185	30	30	1	155	237	-	7,9	-	
2012	11.499	-	150	11	12	0	139	104	-	0,0	-	
2013	11.404	-	178	17	17	0	161	149	-	0,0	-	

Langzeitvergleich - Unfallarten / Verletzungsgrad



**Teilbereich Landkreis Starnberg****Getötete**

Im Teilbereich des Landkreises Starnberg ereignete sich 2013 **kein tödlicher Verkehrsunfall**.

Schwer Verunglückte/Schwerverletzte

Bei drei Unfällen wurden 3 Personen schwer verletzt;

- ein 11-jähriger Radfahrer (Schulwegunfall)
- ein 45-jähriger Radfahrer
- eine 69-jährige Pkw-Fahrerin

Schulwegunfälle

Im Ortsteil Grubmühl bei Krailling ereignete sich 2013 ein Schulwegunfall, bei dem ein 11jähriger Schüler als Radfahrer alleinbeteiligt gegen einen am Straßenrand befindlichen Baum fuhr und sich dabei am Kopf verletzte. Er trug einen Fahrradhelm.



Anhang

Definitionen

Ein **Verkehrsunfall (VU)** ist ein plötzliches Ereignis im öffentlichen Verkehrsraum, welches im ursächlichen Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und seinen typischen Gefahren steht und zur Tötung oder Verletzung eines Menschen oder zu einem nicht gänzlich belanglosen Sachschaden geführt hat.

Einteilung der Verkehrsunfälle:

- **Verkehrsunfälle mit Personenschaden - VUPS**

- Unfall mit Getöteten

Als Getötete werden alle Personen gezählt, die sofort oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall *an den Unfallfolgen* verstorben sind.

- Unfall mit Verletzten

Verletzte sind Personen, die bei einem Unfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung (d.h. mindestens 24 Stunden) in einem Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als **Schwerverletzte**.

- Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden

Unfall durch welchen mindestens eine Person schwer verletzt (stationärer Aufenthalt im Krankenhaus für 24 h) oder getötet wurde.

- **Verkehrsunfälle mit Sachschaden**

- Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden - VUSW

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Polizei als Unfallursache

- eine Verkehrsordnungswidrigkeit, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung eine Geldbuße (ab 40 €) festzusetzen ist,
o d e r

- eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist,
o d e r

- wenn unabhängig vom Verursacherprinzip ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder sonst unter dem Einfluss berauschender Mittel steht.

- Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kleinunfall) - VUK

Ein sonstiger Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit (d.h. eine VOWi, bei der gem. Bußgeldkatalog-Verordnung noch keine Geldbuße -unter 40 €- festzusetzen ist) festgestellt wird, unabhängig von der Schadenshöhe sowie der Fahrbereitschaft beteiligter Fahrzeuge.

Bei Kleinunfällen hält die Polizei nur die Namen und Kennzeichen der Unfallbeteiligten fest. Polizeiliche Auskünfte zu diesen Unfällen sind daher nur in sehr beschränktem Umfang möglich.

Altersgruppen der Verkehrsteilnehmer:

- Kinder bis 13 Jahre
- Jugendliche 14 - 17 Jahre
- junge Erwachsene 18 - 24 Jahre
- Erwachsene 25 - 64 Jahre
- Senioren ab 65 Jahre



Unfallformen:

- **Alkoholunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Alkoholeinfluss stand (nach aktueller Rechtsprechung bei einem BAK-Wert größer/gleich 0,3 Promille).
- **Drogenunfall**
= wenn mindestens einer der Unfallverursacher unter Einfluss von Drogen, berauschenden Mitteln oder Medikamenten stand.
- **Schulwegunfall**
= wenn ein Kind bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres sich auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort der regelmäßig stattfindenden schulischen Veranstaltung - oder auf dem Rückweg - befand und bei einem Unfall verletzt oder getötet wurde.
- **Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (Unfallflucht)**
= wenn jemand sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er den anderen Unfallbeteiligten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und die Art seiner Beteiligung ermöglicht hat oder eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, Feststellungen zu treffen. Ist eine angemessene Wartezeit erfolglos verstrichen, muss der Unfallbeteiligte die Feststellungen nachträglich ermöglichen. Gewährleistet ist dies durch eine Unfallmeldung bei einer nahegelegenen Polizeidienststelle.

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen, welche die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

Hauptunfallursache ist die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Es handelt sich hierbei i.d.R. um die wesentliche Unfallursache.

Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann.

Häufigkeitsziffer (HZ) ist das relative Vorkommen des Ereignisses oder eines Merkmals in Bezug zu der jeweils gewählten Bevölkerungsgruppe. Die HZ wird in der Verkehrsunfallbekämpfung als Gradmaß für die Bewertung verschiedener Bereiche (z.B. Verunglückte, Hauptverursacher, Beteiligung) bezogen auf 100.000 Einwohner verwendet.

Hinweise:

Bei den vorgelegten Zahlen handelt es sich nur um die polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle. Die Dunkelziffer (z.B. bei nicht erkannten „Parkremplern“ mit anschließender Unfallflucht oder Kleinunfällen, bei denen sich die Beteiligten ohne polizeiliche Hilfe selbst einigen) liegt um einiges über den tatsächlichen Verkehrsunfallzahlen.

Nicht jeder Verletzte ist auch automatisch ein Unfallbeteiligter. So werden z.B. Mitfahrer (in einem Pkw oder Bus) statistisch nicht als Unfallbeteiligte gewertet, fallen somit auch nicht unter die Rubrik „Hauptverursacher“, „Mitverursacher“ oder „Nichtverursacher“. Dies ist der Grund, weshalb zahlenmäßige Differenzen zu anderen Diagrammen entstehen können.

Geschlechtsneutrale Formulierung

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird auf die geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Sämtliche Bezeichnungen gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter.



Impressum: **Herausgeber und Verleger** Polizeipräsidium München
Ettstraße 2, 80333 München

Redaktion: Abteilung Einsatz – E 4
- Polizeiliche Verkehrsaufgaben -
Tel. (089) 2910 - 4325
pp-mue.muenchen.e4@polizei.bayern.de

Druck: Hausdruckerei

Die Verkehrsberichte der Jahrgänge ab 1990 sind im Internet unter der Adresse

<http://www.polizei-muenchen.de/verkehr/>

abrufbar.

Zudem sind auf schriftliche Anfrage die Verkehrsberichte ab dem Jahr 1955 einzeln beim
Polizeipräsidium München - Pressestelle - per E-Mail beziehbar.

**Nachdruck oder sonstige Auswertung - auch auszugsweise -
nur mit Quellenangabe gestattet**